30
Exploitatie luchthaven Schiphol

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart in verband met de evaluatie van de Wet van 29 juni 2006 tot wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie van de luchthaven Schiphol (34197).**

De **voorzitter**:
Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom. Er zijn zes sprekers.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

☐

De heer **Elias** (VVD):
Mijnheer de voorzitter. Ook bij technische onderwerpen is het goed om te kijken naar wat de kern is van wat we nu eigenlijk beogen; we zijn hier immers volksvertegenwoordigers. Ontdaan van alle technische franje betreft dat in dit geval de volgende vragen. Hoe krijgen mensen een zo groot mogelijke keuze aan vliegbestemmingen en een kwalitatief zo goed mogelijk product, tegen een zo laag mogelijk tarief, op Schiphol? Blijft Nederland een aantrekkelijke vestigingslocatie? Levert het banen op? Kunnen vakantiegangers prettig van en naar ons land vliegen? Dit zijn de criteria voor de VVD-fractie bij het wetsvoorstel dat we vandaag behandelen. Twee uitgangspunten springen naar voren: het versterken van de concurrentiepositie van Schiphol en het voorkomen van misbruik van de economische machtspositie van de luchthaven. Tegelijkertijd wordt geen substantiële beleidswijziging beoogd.

De VVD-fractie beoordeelt het wetsvoorstel op drie, op bepaalde punten overigens paradoxale, criteria: wordt er een andere invulling gegeven aan het beleid inzake de luchthaven Schiphol? Voorkomen we hiermee misbruik van de economische machtpositie van Schiphol? Maken we de positie van Schiphol hiermee sterker in de hevige internationale concurrentiestrijd?

Er zitten een aantal aspecten aan het wetsvoorstel die mijn fractie goed en nuttig vindt, zoals:

- het invoeren van een meerjarige vaststelling van tarieven, wat zowel de luchthaven als de luchtvaartmaatschappijen meer zekerheid biedt;
- de invoering van efficiëntieprikkels, die Schiphol dwingen projecten op tijd en binnen het budget af te ronden;
- het verbeteren van de raadplegingsprocedure bij nieuwe investeringen;
- het verplichten van een financiële bijdrage van niet-luchtvaartactiviteiten aan de luchtvaartactiviteiten. Daardoor wordt Schiphol goedkoper en dus aantrekkelijker.

Ik heb nog wel een aantal vragen over de concrete uitwerking, waarvoor is of nog moet worden gekozen. Dit wetsvoorstel is buitengewoon technisch en gedetailleerd, zoals iedereen die het heeft gelezen, zal beamen. De precieze uitwerking moet echter nog in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) worden vastgelegd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Volgens mij is het niet zo lang geleden dat er stemmen opgingen dat Schiphol geprivatiseerd moest worden. Ik ken de VVD als een partij die er heel erg voor is dat bedrijven zo veel mogelijk hun eigen broek ophouden en gerund worden als bedrijven. Moet ik dit nu zien als een toenadering van de VVD tot de linkervleugel van deze Kamer?

De heer **Elias** (VVD):
Die conclusie zou ik niet al te snel trekken, als ik u was. Wij kijken gewoon naar de realiteit van alledag. Wij zien hoe men in de shared vision of het gezamenlijk overleg is gekomen tot een oplossing waar iedereen zich in kan vinden. Wij kunnen ons daar uiteindelijk ook wel in vinden. Dat is wat ik hier nu probeer uit te leggen en te verdedigen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
We krijgen een bedrijf dat op drie à vier wijzen door de Staat gestuurd wordt. Het lijkt heel erg op wat we bij het spoor hebben. Je krijgt sturing via de staatsdeelneming. Je krijgt straks een grotere sturing via de staatssecretaris. Je hebt sturing op de bedrijfsvoering, op een vrij gedetailleerd niveau. En je krijgt sturing bij de omliggende faciliteiten. Dat druist toch lijnrecht in tegen de normale visie van de VVD op een bedrijfsmatige aanpak?

De heer **Elias** (VVD):
Ik begrijp dat mevrouw Van Tongeren alvast is begonnen met het voorlezen van haar eigen bijdrage en met het van commentaar voorzien van het wetsvoorstel. Dat is haar goed recht. Schiphol is een bijzonder bedrijf, dat ook een bepaalde maatschappelijke nutsfunctie heeft. Die zien wij allemaal. Schiphol is van ongelooflijk groot belang voor de werkgelegenheid, maar ook voor het in stand houden van het netwerk. Dat is de reden waarom wij het wetsvoorstel dat er nu ligt op hoofdlijnen kunnen steunen, zij het dat we hier en daar wat vragen erover hebben. Als dat in lijn is met wat mevrouw Van Tongeren wil, dan zou ik me daarover niet te veel beklagen als ik haar was.

De **voorzitter**:
Uw beurt komt zo nog, mevrouw Van Tongeren, dus straks kunt u uw oordeel geven.

De heer **Elias** (VVD):
Voorzitter. Ik was gebleven bij de Algemene Maatregel van Bestuur die er nog aankomt. Bepaalde effecten van het wetsvoorstel zijn lastig te beoordelen zonder dat we de inhoud van de AMvB kennen. Kan de staatssecretaris toezeggen dat de AMvB tijdig bij de Kamer wordt voorgehangen, zoals dat heet, zodat we ook kunnen meekijken en zo nodig bijsturen bij de uitwerking? Dat lijkt ons van belang. Wordt er bij het schrijven van de AMvB voldoende ruimte gelaten voor Schiphol om beleidswijzigingen door te voeren of om te kunnen reageren op de snel veranderende wereldwijde luchtvaart? Dat is voor mijn fractie in ieder geval een zeer belangrijk punt.

Naast het te gedetailleerd willen voorschrijven van de bedrijfsvoering — misschien is dat indirect een antwoord op een van de vragen van mevrouw Van Tongeren — is

een ander mogelijk gevaar bij meer en gedetailleerdere wettelijke regelingen dat de staatssecretaris er eerder op kan worden aangesproken wanneer de zaken bij Schiphol niet naar de wens van bepaalde fracties in dit huis of bepaalde organisaties buiten dit huis zouden verlopen. De VVD wil dit absoluut niet. Hoe wordt dit voorkomen? Is de staatssecretaris het met ons eens dat de nadere regelgeving er is om machtsmisbruik te voorkomen en om duidelijkheid over regelingen rondom Schiphol te creëren, terwijl de rol van de staatssecretaris in dezen hetzelfde blijft en moet blijven? Dat is voor ons een belangrijk punt.

Dan de verplichte afdracht, die mede door tussenkomst van het ministerie van I en M tot stand is gekomen na veel gesteggel tussen betrokken partijen in de afgelopen jaren. Af en toe waren dat onverkwikkelijke taferelen. Afgesproken is dat een deel van de inkomsten van bijvoorbeeld de winkels en de parkeerplekken op Schiphol — de niet-luchtvaartactiviteiten — wordt gebruikt voor zaken als landingsrechten, technische voorzieningen en gebruik van de terminal, dus luchtvaartactiviteiten. Daardoor kunnen de heffingen voor luchtvaartmaatschappijen dalen en blijft Schiphol aantrekkelijk als een van de grootste luchthavens van Europa en als werkgever, zowel direct als indirect, van honderdduizenden Nederlanders. Ik had het daar net al even over met mevrouw Van Tongeren. Met dit wetsvoorstel wordt de afdracht, die de afgelopen jaren al vrijwillig plaatsvond, verplicht, mits de kredietwaardigheid van Schiphol en het normrendement aan de aandeelhouders niet in gevaar komen. Ook hoeft de afdracht niet plaats te vinden onder — ik citeer de memorie van toelichting op pagina 16 — "andere voor de exploitant van de luchthaven relevante omstandigheden en overwegingen".

Wat is de reden van deze zinsnede, die naar ik begrijp ook bij een aantal luchtvaartmaatschappijen tot opgetrokken wenkbrauwen heeft geleid? In het bestuursrecht wordt een dergelijke veegbepaling vaak gebruikt, zo weten we allemaal, om geen enkel argument en geen enkele situatie bij voorbaat uit te sluiten. Het doel van dit deel van het wetsvoorstel is nu echter juist om meer zekerheid te bieden, niet minder. Waarom wordt het dan niet beperkt tot enkele specifiek omschreven uitzonderingsmogelijkheden? Maakt die zinsnede de verplichte afdracht niet tot een papieren tijger? Mocht de staatssecretaris toch inhoudelijk kunnen beargumenteren waarom dit wel nodig is, hoe wordt er dan toezicht op gehouden? Ik hoor het graag, want ook voor de hantering van wat zou kunnen uitgroeien tot een toekomstige elastiekbepaling lijkt de VVD-fractie meer helderheid van groot belang.

Met het wetsvoorstel worden ook zogenaamde efficiëntieprikkels ingevoerd, waardoor Schiphol een nog groter financieel belang heeft bij het op tijd en binnen de begroting afronden van investeringen boven de 20 miljoen euro dan op grond van gewone, deugdelijke bedrijfsvoering al het geval zou zijn. Als de meerkosten meer dan 5% belopen, zijn ze voor rekening van Schiphol en mogen ze niet doorberekend worden aan luchtvaartmaatschappijen of passagiers. Mijn fractie vindt dit een goede maatregel en zij begrijpt ook de uitzondering in geval van oorzaken die als overmacht gekenschetst kunnen worden. Ik zet wel vraagtekens bij de gekozen maximale duur van vierenhalf jaar. Ik las in de nota naar aanleiding van het verslag dat ook de ACM (Autoriteit Consument & Markt) deze vraagtekens zet. In de luchtvaart wordt immers gewerkt met investeringsprojecten en afschrijftermijnen die soms wel tientallen jaren duren. Bij dergelijke projecten, waarbij het vaak om vele honderden miljoenen euro's gaat, is een prikkel juist van belang. Is een termijn van vierenhalf jaar daarom niet veel te kort? Zouden projecten als de nieuwe A-pier, het aanleggen van de nieuwe burgerluchthaven bij Lelystad en het aanleggen van de Polderbaan sneller en goedkoper uitvallen met deze regeling of biedt het eerder een prikkel om de kostenoverschrijdingen naar een latere periode te schuiven? Ik zie de beantwoording op dit belangrijke punt met belangstelling tegemoet.

Ook hoort mijn fractie graag waarom er wordt gesteld dat het aandeelhouderschap minder geschikt is om de publieke belangen te borgen, terwijl het aandeelhouderschap normaal gesproken pas in beeld komt als de publieke belangen niet of niet voldoende door wet- en regelgeving kunnen worden geborgd. Mijn fractie vraagt zich af of dat niet toch een nieuwe benadering is van het staatsdeelnemingenbeleid.

Tot slot kom ik op de ACM, die er door dit wetsvoorstel taken bijkrijgt. Hoeveel budget verwacht de staatssecretaris dat daarvoor nodig is? Komt dat uit de huidige begroting van de ACM of uit nieuwe middelen? Ik wil daarop graag een toelichting.

Het gaat dus om een groot aantal vragen, waarop mijn fractie, positief gestemd als immer, de beantwoording afwacht door de staatssecretaris.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De heer Elias zei net al dat wij over het algemeen staatsdeelnemingen hebben om het algemeen belang te dienen. Ook de VVD-fractie heeft enthousiast ingestemd met het energieakkoord en het klimaatverdrag van Parijs. Ik zou daarom graag willen weten hoe de VVD-fractie oordeelt dat de algemene belangen met dit wetsvoorstel beter geborgd zullen worden. Of worden ze door dit wetsvoorstel misschien juist net iets minder goed geborgd?

De heer **Elias** (VVD):
Ik weet niet of we zo enthousiast met dat akkoord hebben ingestemd, maar we hebben er in ieder geval wel mee ingestemd. Dat is een feit. Het gaat om het vinden van een balans en die balans zal iedere keer in de praktijk moeten worden waargemaakt. Als je dit niet zou regelen, is er geen man overboord wat betreft het klimaatakkoord en dat is andersom ook niet het geval. Ik zie de relatie dus niet zo sterk, maar misschien kan mevrouw Van Tongeren dat nog even toelichten. Volgens mij regelen we hier op een fatsoenlijke wijze dat Schiphol door kan gaan in goed overleg met de gebruikers van Schiphol. Ik denk dat in ieder geval het politieke gesteggel van de afgelopen jaren daarmee achter de rug is en dat er heldere kaders worden gecreëerd waarbinnen geopereerd zal worden. Voor mij is dat een van de belangrijkste punten. Ik ben al met al redelijk positief over de wijze waarop dit wetsvoorstel vorm heeft gekregen, maar dat had ik al betoogd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik nodig de heer Elias graag uit voor een middagje bij de GroenLinks-fractie om door te nemen wat luchtvaart met

klimaatverandering te maken heeft, maar dat zullen we buiten dit debat houden.

De heer **Elias** (VVD):
Mag dat moralistische toontje misschien een keer wat minder? We verschillen van mening over dingen; dat kan nu eenmaal.

De **voorzitter**:
Mijnheer Elias, misschien kunt u mevrouw Van Tongeren gewoon even laten uitpraten, zodat zij haar vraag kan stellen.

De heer **Elias** (VVD):
Ik wil het best toelichten.

De **voorzitter**:
Het woord was aan mevrouw Van Tongeren. Zij wilde een vraag stellen en u mag daarna antwoorden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb een uitnodiging gedaan om verder toe te lichten wat klimaatverandering met luchtvaart te maken heeft. De heer Elias verzocht mij dat te doen en dat doe ik met liefde en plezier.

Ik had echter een specifieke vraag. We gaan nu een staatsdeelneming op heel gedetailleerd niveau sturen met allerlei efficiencyprikkels. Als we dat doen, waarom doen we het dan ook niet om uitvoering te geven aan regeringsbeleid, namelijk het energiebeleid, en aan een verdrag dat we net gesloten hebben? Als je zegt dat we de inkomsten uit het vastgoed goed moeten verdelen over de kosten die luchtvaartmaatschappijen moeten betalen voor een slot, zouden we dan ook niet — zo stel ik de heer Elias voor — moeten bekijken of we het algemeen belang van klimaat en energie gedetailleerder kunnen regelen wat betreft Schiphol?

De heer **Elias** (VVD):
Ik sloeg aan op het moraliserende toontje, waar ik af en toe genoeg van krijg. Ik vind dat toontje heel vervelend. Wij denken in politiek opzicht verschillend over dingen, maar mevrouw Van Tongeren pleegt regelmatig interrupties waarbij zij uit de hoogte zegt: u hebt het nog niet helemaal begrepen; kom nog eens bij ons langs, dan zullen wij het u nog een keer uitleggen. Daar ben ik in ieder geval niet van gediend. Dat is mijn eerste punt.

Mijn tweede punt is dat we hier ervoor gekozen hebben om het zo te doen. Ik stelde de staatssecretaris niet voor niets een vraag daaromtrent. Ik ben in ieder geval niet van plan om in mijn fractie voor te stellen om de klimaatkwestie op eenzelfde manier via het staatsdeelnemingenbeleid en dan ook nog in de richting die mevrouw Van Tongeren wenst, te gaan regelen. Dat is het antwoord op haar vraag.

De **voorzitter**:
Dat is een helder antwoord. In tegenstelling tot de volgorde van de sprekerslijst is het woord nu aan de heer Van Helvert.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Schiphol bestaat dit jaar 100 jaar. In april 1916 werd door de staatssecretaris van Oorlog goedkeuring verleend voor de aankoop van grond in de buurt van Fort Schiphol om daar een militair vliegveld in te richten: vliegkamp Schiphol. Dat moet de voorzitter toch aanspreken. In augustus van dat jaar was het terrein geschikt gemaakt om als vliegveld te dienen. Er waren vier houten loodsen geplaatst. Nu, 100 jaar later, is Schiphol een vitale schakel in de Nederlandse economie. Het dient een groot publiek belang. Het verdient toch groot respect dat Schiphol met zo'n klein achterland — nu zijn er 17 miljoen inwoners, maar 100 jaar geleden waren er een stuk minder — zo'n belangrijke functie kan uitvoeren met zo veel bestemmingen in de wereld?

Schiphol wordt geëxploiteerd door N.V. Luchthaven Schiphol. Schiphol heeft in die zin een economische machtspositie ten aanzien van het landen en opstijgen van vliegtuigen, het parkeren van vliegtuigen en het afhandelen van passagiers en vracht. Schiphol is daarmee in feite monopolist. Het grote respect dat wij hebben voor Schiphol, moet ons als volksvertegenwoordigers niet lui maken. We moeten bekijken of alles goed verloopt en hoe we Schiphol sterker kunnen maken in de positie die we hebben. Die monopoliepositie maakt ons extra alert, ondanks het grote respect. De Staat is ook aandeelhouder. Er dreigt de neiging om zich te laten leiden door onjuiste prikkels. Dat moeten we wel bijhouden. Met de huidige Wet luchtvaart willen we het risico op misbruik van de economische machtspositie van Schiphol voorkomen dan wel verkleinen. Daarom staan wij hier ook. Hoe kunnen wij zo veel mogelijk bestemmingen hebben, hoe kunnen wij goedkope vluchten hebben, hoe kunnen wij een goede concurrentiepositie hebben en hoe kunnen wij machtsmisbruik voorkomen? Hiertoe hoorde ik de heer Elias namens de VVD ook al mooie woorden spreken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Klopt het dat uit de evaluatie in 2011 blijkt dat deze wet goed gewerkt heeft en dat er geen sprake is geweest van misbruik van machtspositie? Is mijn collega dat met mij eens?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik draai het blaadje om voor de rest van mijn betoog en ik zie dat ik daarmee vervolg. Laat ik het zo zeggen: ik beschuldig Schiphol niet van machtsmisbruik, maar er wordt wel aan ons gevraagd om erop te letten dat dat er niet is geweest en dat het er ook niet zal komen. Ik kom zo meteen op deze vraag terug.

In 2011 is de wet geëvalueerd en uit de evaluatie blijkt dat de wet in de regel goed heeft gewerkt. Toch zijn er verbeteringen mogelijk. Het CDA is positief over verschillende onderdelen van de wet. Ik noem de belangrijkste. Ten eerste de aanscherping van de verplichting tot raadpleging van luchtvaartmaatschappijen bij de totstandkoming van tarieven en voorwaarden. Uiteindelijk zullen ze het samen moeten doen: Schiphol kan niet zonder de maatschappijen en de maatschappijen kunnen niet zonder Schiphol. Ten tweede vinden wij de handvatten voor het realiseren van nieuwe beleidsdoelen en ontwikkelingen heel goed. Ten

derde noem ik de wettelijke verankering van het belang van netwerkkwaliteit. Die willen wij echt behouden voor Nederland, want daardoor is Schiphol in staat om die rol te vervullen. Ten vierde wijs ik op de noodzaak van een concurrerend kosten- en prijs-kwaliteitsniveau. Ook op dat laatste moeten wij scherp letten. Ik wijs ten slotte op de rol van de Autoriteit Consument & Markt.

In de stukken lees ik dat in de aanloop naar het wetsvoorstel de verhouding tussen Schiphol en de KLM onderwerp van gesprek is geweest. Wij weten allemaal dat dat niet altijd helemaal heel lekker liep. Wij dringen er bij de staatssecretaris op aan om dergelijke conflicten zo veel mogelijk te helpen voorkomen. Natuurlijk ligt het het meest aan beide partijen, maar de staatssecretaris moet in de gaten houden dat het goed blijft gaan. Ik heb al eens eerder gezegd dat de directeur van Schiphol en de directeur van de KLM misschien regelmatig een goed glas bier moeten drinken. Als ik daarop moet trakteren, dan doe ik dat graag. Ruzie is verkeerde energie en gaat uiteindelijk ten koste van ons algemeen belang en een goed functionerende KLM en een goed functionerend Schiphol. Er is nu een shared vision. Wat is de stand van zaken? Is de kou uit de lucht? Hoe voorkomt de staatssecretaris of hoe kan zij helpen voorkomen dat wij daarin blijven zitten? Ik hoop van harte dat de staatssecretaris niet zegt dat het alleen iets is van die twee partijen en dat zij er helemaal niks aan doet. Ik snap dat beide partijen daar een hoofdrol in spelen.

In de voorbereiding van deze wet heeft het CDA vragen gesteld over de capaciteit en de middelen van de Autoriteit Consument & Markt. Er wordt een verhoging van het budget met €50.000 gevraagd. Is dit in de ogen van de staatssecretaris nodig? Zo ja, hebben wij dat geld? Zo nee, wat moeten wij daaraan doen? Kan de ACM nu goed haar werk doen?

De BARIN, de brancheorganisatie van luchtvaartmaatschappijen in Nederland, pleit voor een aanscherping van deze wet. Men is positief over het feit dat de luchtvaartmaatschappijen pleiten voor een verplichte bijdrage van Schiphol aan de directe luchtvaartactiviteiten, maar is dat geen papieren tijger? Ik hoorde dat de VVD ook al zeggen. Er is namelijk een voorwaarde: de verplichte bijdrage is er alleen als de continuïteit van de onderneming en de financiële haalbaarheid van investeringen van de exploitant van de luchthaven daardoor niet in gevaar komen. Wie bepaalt of de continuïteit van de onderneming in gevaar is? Als de continuïteit van de onderneming in gevaar is, dan zijn er waarschijnlijk veel grotere problemen dan die bijdrage aan de luchtvaartmaatschappijen.

Als het gaat over de financierbaarheid van investeringen is er een ander stuk. Ik zag een heel interessant amendement van de Partij van de Arbeid voorbijkomen. Na zes jaar moeten ook anderen, dus alle maatschappijen meebetalen aan de financiering van investeringen. De angst dat de financierbaarheid van investeringen in gevaar komt, is dus via de andere kant al gedekt. Wij doen het eigenlijk dubbel. Wij zetten die verplichte bijdrage op het spel én wij zorgen ervoor dat na zes jaar iedereen moet meebetalen als Schiphol het zelf niet kan financieren. Dat kan niet samen. Over dat criterium zijn wij dan ook niet zo enthousiast. Ik heb er een amendement over ingediend en ben heel erg benieuwd naar de mening van de staatssecretaris daarover. Wij zeggen eigenlijk: zeg nu gewoon dat die verplichte bijdrage er is, want uiteindelijk zorgen die maatschappijen er allemaal voor dat de mensen in die winkeltjes, restaurants en parkeergarages geld voor Schiphol verdienen. Het uiteindelijke doel, zoals de VVD ook terecht zei, is dat we goedkope vluchten hebben. Dat moet in de ticketprijs terug te zien zijn. Als we dit amendement aannemen in de Kamer en zeggen dat die bijdrage verplicht is, dan vind ik dat ook de luchtvaartmaatschappijen de verplichting hebben om te laten zien dat door dat geld de ticketprijs naar beneden is gegaan.

Ook pleit de Board of Airline Representatives In the Netherlands (BARIN) ervoor dat airlines niet betalen voor kostenoverschrijdingen van Schiphol. Dat zijn die zes jaar waar ik het net over had. Het voorstel ligt er dat het risico bij grote investeringen slechts gedurende de eerste zes jaar bij de luchthaven ligt, waarna de luchtvaartmaatschappijen de resterende duur, 20 of 30 jaar, allemaal netjes mee moeten betalen. Wij delen in die zin dus de visie van BARIN en ook de zorg die de Partij van de Arbeid daarover straks uit dat dit een irreële en best wel scheve verdeling is van risico's. Kan de staatssecretaris daar haar visie op geven, ook in combinatie met de twee amendementen die voorliggen?

Al met al is het CDA positief over de wet, laten we dat vooropstellen. Er rest ons nog wel een vraag. Er zijn meer situaties die vergelijkbaar zijn met de situatie van Schiphol, situaties waarin er sprake is van monopolieposities, maar waarbij de Staat aandeelhouder is. Ik noem bijvoorbeeld ProRail, waar we het binnenkort ook over gaan hebben in deze Kamer. We denken dat het goed zou zijn om de positieve ervaringen rondom Schiphol als best practices in andere dossiers te gebruiken. Is de staatssecretaris daartoe bereid?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb nog één laatste vraag, en wel over het verschil tussen het privatiseren van Schiphol of nu toch weer nog verdergaande staatsbemoeienis. Wij zitten ook vaak samen in debatten over het spoor en delen de kritiek op die vier aansturingslijnen. Ik heb net snel even gegoogeld, het was een motie van het CDA, van Yvonne van Rooy, die ooit het startschot gegeven heeft voor de privatisering van Schiphol en het was PvdA'er Lodewijk Asscher die het vanuit Amsterdam eigenlijk geblokkeerd heeft. Nu hoor ik dat het CDA instemt met deze wet. Is het CDA dus eigenlijk bekeerd en is het er nu volledig voorstander van Schiphol als staatsbedrijf te runnen?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik zou zelf niet het jaartal kunnen noemen van die motie van het CDA. Gezien wat wij in de tijd geleerd hebben, hebben wij absoluut geen behoefte om tegen de shared vision van Schiphol en KLM in te gaan.

☐

De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Ik zou bijna willen reflecteren op dit voortschrijdend inzicht bij velen over wat je moet privatiseren en wat niet. Misschien dat de staatssecretaris daar straks ook een ampel woord over spreekt. Inderdaad doemen opeens de beelden weer op van de heer Zalm, die in zijn toenmalige hoedanigheid de jonge huidige vicepremier bij zich ontbood

om toch die aandelen vanuit Amsterdam maar te overhandigen. Gelukkig leven we nu in andere tijden en zijn we nu met elkaar aan het praten over een wet die de hele exploitatie in een wat rustiger vaarwater brengt, zodat we niet meer allerlei capriolen hoeven uit te voeren om te gaan investeren in luchthavens over de hele wereld.

Het gaat hier vandaag over de exploitatie van de luchthaven Schiphol, een van de grootste banenmotoren van ons land. De ramingen lopen uiteen, maar de luchthaven van ons land heeft een toegevoegde waarde van indirect 27 miljard aan onze economie en zorgt direct en indirect voor zo'n 300.000 banen. Over de toekomst daarvan gaan we binnenkort met elkaar spreken. Het is goed dat die actieagenda van de staatssecretaris er ligt. Eind juni zien wij elkaar daarover weer.

Schiphol is een staatsdeelneming, een nv, een staats-nv. Bijna 70% is in handen van de Staat en Schiphol maakte in 2015 bijna 375 miljoen winst. Dat is 10,4% van het eigen vermogen. In 2014 waren de inkomsten uit het Schipholdividend voor de Staat bijna 100 miljoen. Ook in internationaal perspectief doet Schiphol het goed. Het is een van de goedkoopste luchthavens voor gebruikers in Europa. Maar Schiphol is tevens een monopolist, en dat vraagt om een bijzondere verantwoordelijkheid van de luchthaven, van de nv, tegenover de gebruikers. Het is een monopolist waar sommigen van ons consumeren en anderen werken. Een monopolist voor luchtvaartactiviteiten, maar ook voor bedrijven van niet-luchtvaartactiviteiten. Een monopolist met een gigantische impact op de omgeving, de bewoners.

Ik zal in mijn bijdrage langs deze verschillende gebruikers gaan, om eens te bezien wat er gebeurt met die verschillende groepen als ze geconfronteerd worden met een staats-nv of met een monopolist.

Laat ik gewoon beginnen met het onderwerp waar het ons als volksvertegenwoordigers om hoort te gaan: wij, de burgers, in dit geval de reizigers en de passagiers. Ik wil daar één verhaal over vertellen: het verhaal van de twee bruine boterhammen. Ik hoop dat de staatssecretaris nog heel lang op deze positie zal zitten in de hoedanigheid van staatssecretaris of minister, maar vroeg of laat komt er een moment waarop zijzelf alleen met haar trolley over Schiphol loopt, of met haar gezin of anderen, niet meer via de vipruimtes, maar gewoon over Schiphol. Dan denkt ze op een gegeven moment: "Weet je wat? Ik heb zin in een bruine boterham. Ik ben voorbij de douane en kan niet meer terug, dus ik ga een bruine boterham kopen." Je neemt twee bruine boterhammen. Je legt die op elkaar. Voordat je ze op elkaar legt, leg je er een beetje sla op. Misschien smeer je er nog een beetje boter op. Je legt er een plakje kaas tussen, je snijdt ze doormidden en je hebt twee bruine boterhammen. Je doet ze vervolgens in een pakje. Als de staatssecretaris die wil kopen, zal ze ontdekken dat ze die niet voor €1 krijgt. Ze krijgt die ook niet voor €2. Ik kan nog even doorgaan, maar zal het omwille van de tijd even bespoedigen. Op dit moment ben je op Schiphol achter de douane voor twee bruine boterhammen €5,25 kwijt. Ik kom ook nog uit de tijd van de gulden; omgerekend betekent dit dat wij op dit moment ongeveer 12 gulden betalen voor twee bruine boterhammen achter de douane op Schiphol. Dat kan niet kloppen! Ik breng het maar even zo simpel als het is.

Dit betekent dat een monopolist veel te hoge huren vraagt aan degenen die die ruimtes huren en dat degenen die die broodjes verkopen ook veel te hoge prijzen vragen. Mening gezin dat nog met zijn vakantiereis moet beginnen, is €40, €50 verder omdat iedereen een glaasje drinken met een broodje daarbij heeft besteld. Daar moeten we ook naar kijken. Wat doen we daarmee? Naar mijn mening zijn dit veel te hoge kosten. Misschien ben ik hier te nuchter in en moet ik het fantastisch vinden dat daar lekker geld verdiend wordt. Ik gun dat die mensen, maar de vraag is of hier geen sprake is van een monopolist die reizigers gewoon een poot aan het uitdraaien is. Moet de ACM (Autoriteit Consument & Markt) hier niet eens naar kijken? Ik ben ervan overtuigd dat het niet nodig is om voor twee bruine boterhammen met een blaadje sla en een stukje kaas erop €5,25 te betalen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Belhaj heeft inmiddels trek gekregen, dus ik geef haar graag het woord voor een vraag.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik dacht: na etenstijd moet het even kunnen!

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Broodjes kaas gaan er altijd wel in.

Ik ben wel getriggerd door dit mooie voorbeeld om hier een punt van te maken. Vroeger kostte een heel brood natuurlijk maar 1 gulden, maar stel dat een broodje kaas weer 2 gulden 50 zou gaan kosten. Dat zou weer ergens vandaan moeten komen. Het zou kunnen dat de tarieven die doorberekend worden aan luchtvaartmaatschappijen, in de huidige mooie balans omhoog zouden gaan. Dan komt het alsnog bij die ene burger terecht. Of hij het nou via zijn ticket of via zijn broodje kaas moet betalen, maakt dat wat uit? Ik ben oprecht geïnteresseerd hoe de heer Monasch de balans ziet als je minder voor je broodje kaas zou moeten betalen.

De heer **Monasch** (PvdA):
Dat is een heel terechte vraag. Daarom begon ik ook met het feit dat de N.V. Luchthaven Schiphol in 2015 350 miljoen winst heeft gemaakt. Ik gun het iedereen, zeker als het ook nog in overheidshanden is, maar de vraag is wel of die winst niet kunstmatig zo hoog is doordat men prijzen kan vragen die voor mij als gewone burger toch wel redelijk doorgaan voor woekerprijzen, aan mensen die op dat moment geen andere kant op kunnen. De vraag is terecht en ik denk dat de staatssecretaris daar ook op in zal gaan, maar ik zie ook wat een enorme winst er op Schiphol gemaakt wordt. Ik weet van kennissen die in dat soort horeca actief zijn — niet op Schiphol, maar elders — dat de uitbaters ook druk zetten. Ook bij NS Vastgoed werkt dat zo. Men zegt: "Moeten die prijzen niet wat omhoog? Jij bent te goedkoop. De prijzen moeten omhoog. Als jij ze opvoert, kunnen we allemaal wat hogere prijzen vragen." Er is vaak helemaal geen sprake van eerlijke concurrentie op dat gebied. Men wordt door de uitbater aangespoord om hogere prijzen te handhaven. De vraag is dus terecht, maar ik vind dat deze vraag in het licht van zo veel winst wel gesteld moet worden.

Er is dus veel winst gemaakt, een fors bedrag. Een staatsdeelneming die zo veel winst maakt, moet ook goed voor haar personeel zorgen. Juist nu staat goed werkgeverschap onder druk, in een tijd van flexibilisering en zzp'ers. Naar de mening van mijn fractie dient Schiphol als staatsbedrijf op zijn eigen locatie een voorbeeldfunctie te bekleden. Op dit moment wordt 80% van de banen op Schiphol via onderaannemers uitgezet door middel van aanbestedingen. 80% van de werknemers wordt via onderaannemers geworven. Is zo'n hoog percentage echt nodig? We zijn hier allemaal bezig om Schiphol tot in lengte van dagen die plek te laten zijn waar de staatsdeelneming haar bedrijf kan voeren. Moet je dan 80% via onderaannemers uitzetten? Is dat niet scheef? Hoe zien die aanbestedingen eruit? We zien ook dat de meeste mensen die in dienst zijn door die aanbestedingen voor de laagste lonen op Schiphol werken. Mijn fractie steunt het beloningsbeleid voor de luchtverkeersleiding, maar we kunnen niet hen beschermen en de anderen vervolgens overlaten aan een vrije markt van aanbestedingen die naar het laagste putje gaan, waardoor die anderen voor lage inkomens met slechte contracten daar moeten werken. Daarvoor heeft Schiphol ook een verantwoordelijkheid. We horen graag de reactie van de staatssecretaris.

Ik kom bij de luchtvaartactiviteiten, de derde rol: van de reiziger en de werknemer naar de luchtvaartmaatschappijen. Luchtvaartmaatschappijen moeten huur betalen aan Schiphol om gebruik te maken van de diensten van de luchthaven. De aantrekkingskracht van de Nederlandse luchtvaart, het banenstelsel, de logistiek, de klantvriendelijkheid; het zijn allemaal factoren die van essentieel belang zijn voor een goede dienstverlening. Tijdens een aantal werkbezoeken aan Schiphol hebben wij vaak gehoord dat er kritiek was op het functioneren van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). Het was niet onaardig bedoeld, maar een van de voorbeelden die we daar hoorden over de exploitatie van Schiphol, was dat de NVWA alleen tijdens kantooruren zou werken en dat vrachtvervoerders die na sluiting van de kantoortijd binnenkomen met vrachten pas de volgende dag geholpen kunnen worden. Kan de staatssecretaris hierop een toelichting geven? Klopt dit? Moet de exploitatie zo blijven of is er misschien te veel op personeel bezuinigd bij de NVWA waardoor men het niet aankan? Kortom, hoe kunnen we beter inspelen op gebruikers van de luchthaven die hun vracht via die lijn vervoeren?

Luchtvaartmaatschappijen krijgen natuurlijk te maken met het gedrag van een monopolist die het heel prettig vindt om kosten door te berekenen aan haar gebruikers. Mijn collega Van Helvert heeft al verwezen naar een amendement dat wij hebben ingediend; dank daarvoor. Nu spelen spreektijden tijdens wetsbehandelingen niet, maar het scheelt mij in ieder geval in de toelichting. In het huidige voorstel kiest het kabinet ervoor dat Schiphol na zes jaar een eventuele overschrijding van de kosten kan verhalen op de gebruikers. Wij vinden die termijn te kort. Je kunt soebatten over hoelang je dat wilt doortrekken, maar je moet er toch alles aan doen om te voorkomen dat een monopolist de kosten te makkelijk kan afwentelen op haar gebruikers. Daarom hebben wij een amendement ingediend om die termijn te verlengen van zes jaar tot negen jaar. Wij zijn benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik kan het betoog van de heer Monasch een heel eind volgen, tot het moment waarop wordt gezegd dat je de kosten niet mag afwentelen op de gebruikers, maar klaarblijkelijk wel op de belastingbetaler. In het begin van het betoog werd duidelijk gemaakt dat 70% in staatshanden is. Een groot gedeelte van die winst gaat dus naar de belastingbetaler. Die mag wel bijbetalen, maar ik kan al verklappen wat de luchtvaartmaatschappijen gaan adviseren wat ze met de tarieven willen: laag, lager, laagst.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik moet mij wat duidelijker uitdrukken. Dit gaat om gevallen waarin is afgesproken om bijvoorbeeld bij een bouwproject op Schiphol uit te gaan van een bepaalde kostenraming. Als die kostenraming na zes jaar tegenvalt, kan Schiphol die kosten terughalen bij de gebruikers. Wij vinden dat wel heel makkelijk voor een monopolist, zeker bij projecten die langer lopen. Voor een fout in de raming kun je vervolgens heel snel de rekening bij een ander leggen. Wij vinden dat een monopolist, Schiphol, maximaal geprikkeld moet worden om daar heel voorzichtig mee om te gaan. Wij willen die termijn verlengen zodat de kosten van projecten die lang lopen niet al binnen zes jaar verhaald kunnen worden op anderen. Dat is ook erg moeilijk voor de bedrijfsvoering van die anderen, want het kan betekenen dat ze na zes jaar opeens alweer een rekening krijgen. Luisterend naar de verschillende groepen, BARIN, KLM en andere luchtvaartmaatschappijen, denken wij dat je die termijn moet verlengen om dat gedrag zo veel mogelijk te onderdrukken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Nogmaals, het is een staatsbedrijf. Wij runnen dat, omdat het voor het algemeen belang belangrijk is. We hadden net een paar partijen die daar eerst anders over dachten en die het inmiddels ook zo zien. De PvdA heeft het altijd over een staatsbedrijf gehad. Als er een overschrijding is bij een project, dan komt het uit de lengte of de breedte. Of de gebruikers, de luchtvaartmaatschappijen, moeten het betalen. Of die broodjes worden duurder. Of die werknemers worden uitgeperst. Of de belastingbetaler betaalt. Als ik het goed begrijp, hoor ik nu de PvdA zeggen dat het toch maar de belastingbetaler moet zijn. Of begrijp ik het verkeerd?

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik heb hiervoor de portefeuille wonen gehad. Corporaties zijn monopolisten, voor een groot deel. Wat niemand wist, omdat het altijd maar goed ging, of waar weinig discussie over was, is dat de overhead van corporaties — dat zijn gewoon hun eigen cijfers — per jaar een miljard te hoog was. Dat betaalden de huurders. Als je ervoor zorgt dat de huurders geen zeggenschap meer krijgen in zo'n stelsel, kunnen corporaties kosten afwentelen op de gebruikers. Die kunnen dan immers geen kant op. Hetzelfde principe werkt hier. Je zult de aanbieder, in dit geval een monopolist, moeten prikkelen om de kosten laag te houden. We zeggen erbij dat als er sprake is van onderbenutting, we die ook verdelen. Je moet die periode verlengen om die druk op die ene aanbieder maximaal te houden. Het kan niet zo zijn, zo zeg ik tot slot tegen mevrouw Van Tongeren, dat we een beetje gaan onderramen, dat we het project gaan doen en dat we vervolgens de rekening bij de ander kiepen. Ook als

je een staats-nv bent, zul je netjes moeten omgaan met de gebruikers van, in dit geval, Schiphol.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Tongeren, kort.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Heel attent, voorzitter. Zegt de heer Monasch nu eigenlijk dat de heer Dijsselbloem, die de staatsdeelnemingen in zijn portefeuille heeft, zijn werk niet goed doet? Die ziet er immers op toe dat dit bedrijf netjes volgens de regels handelt, zijn positie niet uitbuit en dergelijke. Doet de minister die verantwoordelijk is voor de staatsdeelnemingen zijn werk niet goed?

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik weet uit persoonlijke ervaring dat de minister van Financiën er een kleine eigen boerderij op na houdt ergens in de uitwaarden, maar hij runt geen eigen bouwbedrijf op Schiphol. Dat ligt in de handen van een directie, die daar de bedrijfsvoering doet. Een van de onderdelen daarvan is het aanbesteden van bouwprojecten. De overschrijdingen van de kosten van die bouwprojecten moeten zo veel mogelijk in de hand worden gehouden. Het is heel makkelijk voor een monopolist om in een berekening mee te gaan als hij de kosten kan afwentelen op derden. Dat moeten we zo veel mogelijk zien te voorkomen.

Schiphol heeft ook bij niet-luchtvaartactiviteiten een centrale positie. Het bepaalt. Kosten houd je laag door ze te spreiden over zo veel mogelijk gebruikers. We staan er op zich positief tegenover dat ook niet-gebruikers daaraan meebetalen. De vraag is echter — die sluit aan bij een eerdere vraag van mevrouw Belhaj aan mij — wat dat eventueel zou betekenen voor de gebruikers. Cappuccino voor de douane kost €3,70, kan ik uit eigen ervaring meedelen. Wat gaat dat betekenen voor de cappuccino straks, als we dat nog hoger gaan maken? Ik denk dat de prijzen ook aan de andere kant al vrij hoog zijn. Gelukkig hebben we daar nog de Hema, zodat er nog wat concurrentie is en je een goedkoper kopje koffie kunt krijgen. Maar ik ben serieus: ik wil graag weten wat dat soort zaken zou betekenen voor de consument.

Er is nog een andere activiteit, misschien eigenlijk wel een luchtvaartactiviteit, die ik hier nog graag wil noemen. Dat is de rol die Schiphol kan spelen in het verder uitbouwen van de hubfunctie. We hebben te maken met steeds meer point-to-pointverkeer, dat consumenten gebruiken om vervolgens met een andere luchtvaarmaatschappij door te reizen. Je komt bijvoorbeeld met easyJet uit Londen naar Amsterdam en daar pak je KLM, Lufthansa of whatever om door te reizen. Er zijn luchthavens die in hun exploitatie die transfer voor hun rekening nemen. Denk aan Gatwick en aan Milaan. Zij zorgen ervoor dat de hubfunctie — die is niet alleen van KLM afhankelijk, maar ook van andere aanbieders — versterkt wordt door die aan te bieden als luchthaven zelf, met transferbalies et cetera. Ziet de staatssecretaris daar wat in? Wordt daarover gedacht binnen de exploitatie van Schiphol? Ik vraag dat niet alleen omdat het een interessant verdienmodel kan zijn, maar ook meer in de breedte — daar staan wij allen voor — om die hubfunctie intact te houden en misschien wel verder uit te breiden.

Tot slot de omwonenden. Ook de omwonenden hebben te maken met het aanbod van Schiphol. Daar kunnen en mogen we niet te licht over denken. De kosten voor luchtvaarmaatschappijen kunnen in geld worden uitgedrukt, die van de omwonenden vaak veel minder. Slapeloze nachten zijn niet in geld uit te drukken. Daarom vindt de PvdA het goed dat Schiphol zich bewuster is van zijn omgeving, investeert in vliegroutes die minder mensen hinderen en op zoek is naar een schoner vliegveld. Daar is echter veel kritiek op en die kritiek neemt toe. Daar gaan we zeker naar aanleiding van de mainportagenda over doorpraten. We zien dat er op dit moment ongeveer 20 miljoen gaat naar een leefbaarheidsfonds rond Schiphol. Steekt zo'n getal, 20 miljoen voor een leefbaarheidsfonds om de overlast van Schiphol voor omwonenden te beperken, niet wat schril af tegen de enorme winst die wordt gemaakt en het dividend dat jaarlijks wordt uitgekeerd? Kan de staatssecretaris zeggen welke andere middelen van de rijksoverheid aangewend worden om die overlast tegen te gaan? Er wordt nu 20 miljoen voor een leefbaarheidsfonds uitgetrokken terwijl er 350 miljoen per jaar winst wordt gemaakt. Ook dat vraagt om een nadere beschouwing.

☐

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. Wij spreken vandaag over de wijziging van de Wet luchtvaart. Ik begon echter even te twijfelen, want het leek er wel op of dit debat ook ging over de vraag hoe je op vakantie gaat. Soms neem ik dan gewoon nog mijn eigen thermoskannetje koffie mee. Ik zal daarover echter verder niet uitweiden. Er zijn enkele opmerkingen gemaakt die terug zullen komen in mijn betoog. Als dat aan de orde is, zal ik daarnaar verwijzen.

Er is een aantal vragen over de verhouding tussen enerzijds de opbrengst van commerciële activiteiten, en anderzijds de investeringen van Schiphol ten behoeve van luchtvaartactiviteiten. Daarover hadden mijn collega's het ook al. In het wetsvoorstel wordt geregeld dat Schiphol een deel van de inkomsten uit commerciële activiteiten jaarlijks moet investeren in luchtvaartactiviteiten. Er zijn echter wel criteria of voorwaarden gesteld aan deze verplichte eigen bijdrage van Schiphol aan de luchtvaartactiviteiten. Kan de staatssecretaris die voorwaarden nog een keer helder uitleggen? Hoeveel vrijheid heeft Schiphol nu om van die afspraken af te wijken? Bij welke omstandigheden precies is dat mogelijk?

Een meer principiële vraag in dit verband is in hoeverre hier sprake is van zogenaamde kruisbestuiving. Hoe past dit binnen het kabinetsbeleid ten aanzien van deelnemingen? Hierover werd zojuist ook al een debatje gevoerd. Wat betekent dit voor de financiële aantrekkelijkheid voor investeerders?

Voorzitter, ik realiseer me nu dat ik de eerste pagina van mijn betoog heb overgeslagen, maar goed.

De **voorzitter**:
Als dat consequenties heeft voor de logica van uw verhaal, stel ik voor dat u nu toch die logica aanbrengt en gewoon bij pagina 1 begint, mevrouw Belhaj.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ja, ik breng dan met terugwerkende kracht logica aan.

Het wetsvoorstel dat wij vandaag bespreken, is het resultaat van intensief overleg tussen Schiphol, vliegtuigmaatschappijen en de overheid. Er lijkt inderdaad een nieuwe balans te zijn gevonden. Dat is volgens mij winst. Dit laat echter onverlet dat ik hierover nog een aantal kritische vragen aan de staatssecretaris wil stellen. Op die vragen wil ik een nader antwoord horen voordat ik mijn fractie definitief ga adviseren over deze wet.

Ik kom nu op een vraag over het risico bij kostenoverschrijdingen. Kan de staatssecretaris nader toelichten onder welke omstandigheden Schiphol bij een kostenoverschrijding na zes jaar het risico bij maatschappijen kan leggen? Het gaat immers over grote investeringen. Verwacht de staatssecretaris dat dit het geval zal zijn? Als dit met regelmaat zou gebeuren, zou er mogelijk erg veel risico komen te liggen bij de maatschappijen. Is de staatssecretaris dat met D66 eens? Wat is haar verwachting op dit punt?

Het voorstel voor driejaarlijkse tarieven in plaats van jaarlijkse tarieven zorgt voor een aanzienlijke lastenverlichting voor Schiphol. Kan de staatssecretaris nog eens verhelderen waar precies het voordeel ligt voor deze luchtvaartmaatschappijen? Maakt dit een einde aan de fluctuaties? Oftewel, geeft dit een vorm van rust?

Ik heb ook nog een vraag over de AMvB die nog moet worden opgesteld. Daarover sprak de heer Elias ook al. Het feit dat die AMvB nog moet worden opgesteld, is erg belangrijk. Immers, er zouden straks zomaar dingen in kunnen staan die de balans die in het wetsvoorstel lijkt te zijn gevonden, weer helemaal verstoren. Met andere woorden, dit wetsvoorstel kent heel wat losse eindjes die nog moeten worden ingevuld. Dat maakt het voor de Kamer lastig om een inschatting te maken over deze wetswijziging. Wat vindt de staatssecretaris hiervan? Hoe gaat zij die balans waarborgen? Was het niet verstandig geweest om de contouren van de AMvB nu al gereed te hebben? Dan had iedereen geweten welke kant het op zou gaan. Tot slot vraag ik dus wanneer dit Besluit exploitatie luchthaven Schiphol naar de Kamer komt.

☐

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Enkele vragen en punten uit mijn betoog heb ik al kwijt gekund in mijn interrupties. Ik vind het altijd veel leuker als er een echt debat wordt gevoerd dan wanneer er zes mensen achter elkaar een tekst voorlezen. Daarom dacht ik: ik gooi ze alvast maar ... Kijk, hiermee lok ik de heer Elias uit.

De heer **Elias** (VVD):
Is mevrouw Van Tongeren het met mij eens dat het nóg leuker is om het debat te voeren als er vooraf in de schriftelijke voorbereiding door alle fracties een bijdrage is geleverd? GroenLinks heeft geschitterd in afwezigheid toen we dit wetsvoorstel voorbereidden. Ik vind het daarom een beetje makkelijk als mevrouw Van Tongeren hier deze dingen komt doen terwijl zij niet heeft meegedaan aan de wetsvoorbereiding.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Deze discussie heb ik met de VVD-fractie van tijd tot tijd. Zij zijn met z'n veertigen; wij zijn met z'n vieren, dus het lukt inderdaad niet om bij alle wetsvoorstellen een schriftelijke inbreng te leveren. Dat wisselen wij regelmatig. Ik vind het heel jammer dat de VVD-fractie dat met haar omvang met regelmaat een kleine fractie verwijt terwijl de microfoon openstaat.

De heer **Elias** (VVD):
"Terwijl de microfoon openstaat"; ik zeg het u rechtstreeks midden in uw gezicht. Ik vind dat gewoon heel slap! Als u het zo belangrijk vindt en mij gaat vertellen dat wij de boel niet goed voorbereid hebben, zou ik zeggen: het minste wat u kunt doen, is gewoon meedoen aan de schriftelijke voorbereiding en niet alleen de Tweede Kamer gebruiken als een electoraal platform en op het laatste moment even een paar puntjes te komen maken, maar gewoon netjes meedoen aan fatsoenlijke wetsvoorbereiding.

De **voorzitter**:
Mag ik de heer Elias erop wijzen — hij weet dat wel — dat hij via de voorzitter moet spreken?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik neem dit maar als een persoonlijke hartenkreet van de heer Elias, waarin hij uitdrukt hoe hij vindt dat het moet gaan. Ik wil weleens mijn agenda laten zien om te laten zien hoeveel dingen wij op een dag doen. Dat is een aardige hoeveelheid. De punten die ik vanavond naar voren heb gebracht, zijn stuk voor stuk inhoudelijke punten, waar je rustig van beide kanten een debat over kunt voeren.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Mag ik concluderen dat GroenLinks ontzettend van debatteren houdt, dat zij interrupties ziet om wellicht nog te leren van anderen en dat de bedoeling is om te bekijken of je inzichten van de heer Elias wellicht nog kunt meenemen in je eigen betoog? Mag ik dat ook zo zien?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat is precies waarom ik graag een debat voer. Ik kijk graag of er mogelijkheden zijn om op sommige onderwerpen samen een amendement of een motie in te dienen of in de toekomst een brug te bouwen. Ik vind dat interessanter dan vijf losse teksten voorlezen. Vandaar, wou ik ook zeggen, dat ik mijn hele tien minuten spreektijd niet nodig heb. Ik heb immers een flink aantal van mijn punten al gemaakt. Ik zag de staatssecretaris het hele debat aandachtig meeluisteren, dus die punten zijn volgens mij overgekomen.

Die punten komen erop neer dat wij bij het spoor eenzelfde soort beleid gehad hebben. Eerst werd de overheid op afstand gezet. Vervolgens ging de overheid er "knal" bovenop. Vervolgens kwamen er problemen en werd de overheid weer op afstand gezet. Op dat verhaal krijg ik graag een korte reactie van de staatssecretaris, want deze wet lijkt mij heel erg de diepte en de details in te gaan. Dan krijg je hetzelfde probleem van staatssturing, bijna via vier lijnen, die je eigenlijk ook bij het spoor hebt. Daar zijn wij van tijd tot tijd met z'n allen heel erg niet blij mee.

Laten wij eens een andere aanvliegroute kiezen. Het lijkt erop dat er in Nederland drie aparte zones zijn waarin vooral het economisch en bedrijfsbelang vooropstaan en het veel moeilijker is voor omwonenden, medewerkers en consumenten, en zwakke waarden als landschap, klimaat en milieu. De heer Monasch had het daar ook over. Die drie zones zijn: de gaswinning in Groningen, de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol. Als het op een van die drie vlakken wat gaat knellen en men tegen fysieke of juridische grenzen aanloopt, komen er wetten om dat weer te verruimen. Ons lijkt dit wetsvoorstel er ook zo eentje, ook vanwege wat wij lezen en wat onze collega van het CDA in zijn inbreng had staan. De evaluatie uit 2011 zegt dat het bestaande systeem en de huidige Wet luchtvaart goed hebben gewerkt en dat er geen sprake is van misbruik van een machtspositie.

Ook heb ik in onderzoeken van de Rekenkamer niet gezien dat de aandeelhouder — daar zit natuurlijk een laag tussen, maar dat is de minister van Financiën — grote problemen heeft geconstateerd bij de staatsdeelneming Schiphol. Daarom begrijpen wij de intentie van deze wet niet helemaal. Ik hoop daar wat meer uitleg over te krijgen. Vervolgens is de vraag: wat zou nou de uitkomst kunnen zijn als luchtvaartmaatschappijen meepraten over tarieven die zijzelf moeten gaan betalen? Dat is niet heel erg moeilijk te raden: die luchtvaartmaatschappijen willen lagere tarieven. Die worden op andere luchthavens ook geboden. Je krijgt een algemene race to the bottom. Uiteindelijk moeten de thermosjes en de koffies dat bekostigen of de belastingbetalers. Klopt mijn redenering, vraag ik de staatssecretaris. Hoe gaan wij ervoor zorgen dat dat niet gaat gebeuren?

Het advies van de Raad van State over deze wet is nogal vernietigend. Daar is in de stukken wel respons op gekomen van het kabinet, maar net als de Raad van State begrijp ik nog steeds niet waarom netwerkkwaliteit wettelijk verankerd moet worden als een publiek belang.

Ook in de Europese richtlijn doelt het verankeren van een publiek belang veel meer op klimaat, milieu, ruimtelijke ordening en leefomgeving en niet zozeer op het beschermen van de netwerkkwaliteit van de eigen nationale luchthaven. Wij kennen binnen Europa een vrij verkeer van goederen en de mogelijkheden voor bedrijven om te concurreren. Hoe verhoudt dit wetsvoorstel zich tot de ongelooflijk gedetailleerde regulering van de luchthaven Schiphol? Is er een andere staatsdeelneming met zo'n gedetailleerde wetgeving op het niveau van het runnen van een bedrijf? Zou je dan niet gewoon over moeten gaan tot nationalisering?

De heer **Monasch** (PvdA):
In de omschrijving van mevrouw Van Tongeren van publiek belang zaten termen als "milieu", "duurzaamheid" en "natuur". Dat zijn prachtige termen, maar in dat rijtje kwam werk en economie niet voor. Is dat omdat mevrouw Van Tongeren van GroenLinks is of omdat zij het niet belangrijk vindt? Het woordje "netwerkkwaliteit" staat namelijk precies voor datgene wat werk en economie betekenen. Door netwerkkwaliteit houd je namelijk de kracht van Schiphol intact. Luchthavens met een uitstekende netwerkkwaliteit redden het vanwege hun hubfunctie. Luchthavens zonder die kwaliteit redden het niet, wat ten koste van werk en economie gaat. Het valt mij dus op dat twee cruciale termen, werk en economie, niet als publiek belang worden genoemd. Mevrouw Van Tongeren noemt alleen natuur en milieu. Dat is prachtig, maar er is meer.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat klopt bijna. Ik heb consumenten en werknemers wel degelijk genoemd. Als je economisch belang als iets op de korte termijn ziet, dan moet je luchtvaart hebben. Op de langere termijn echter, om de economie in balans met de leefomgeving te houden, moet die economie veranderen. De luchtvaart kan niet permanent groeien en tegelijk binnen de grenzen van het klimaat blijven. Om het economische belang van Nederland en de werkgelegenheid in Nederland en andere landen te waarborgen, zal er dus sowieso nagedacht moeten worden over de vraag hoe we ervoor zorgen dat luchtvaart gaat passen binnen de bestaande milieu- en klimaatgrenzen.

De heer **Monasch** (PvdA):
Mijn constatering is dus terecht dat u het niet vergat. U noemde bewust werk en economie niet, omdat u het van minder belang vindt. Wat u betreft kan de netwerkkwaliteit eruit en kan de netwerkkwaliteit van Schiphol achteruit, want u bent niet zo gesteld op dat soort activiteiten en wilt liever dat Schiphol een provinciaal vliegveldje wordt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Daar zitten een aantal aannames in waarmee ik het niet eens ben. Ik heb wel degelijk werknemers genoemd. Alleen, wij kenschetsen "economisch belang" misschien anders dan de PvdA. Wij zeggen dat het economisch belang niet alleen voor de huidige generatie gewaarborgd moet worden maar ook voor toekomstige generaties. Dat betekent dat ik netwerkkwaliteit in de zin van heel veel transferpassagiers niet uitsluitend associeer met een goede economie. Ik denk dat een goede economie anticipeert op de toekomst. Wij weten dat het aantal essentiële vluchten zal moeten afnemen om die te realiseren. Daar moeten wij ons dus op voorbereiden. Als wij alleen de tarieven willen verlagen en willen dat Schiphol permanent groeit — alle andere luchthavens hebben diezelfde kortetermijnstrategie — dan gaat dat op een gegeven moment niet lukken, want dan neemt de luchtvaart wereldwijd de hele CO_2-gebruiksruimte in beslag en kunnen andere menselijke activiteiten niet plaatsvinden. Wellicht hebben wij dus een wat ander idee van wat het algemeen belang in de economie zou moeten zijn.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik zal het kort houden. Als in uw omschrijving van het algemeen belang de termen "werk" en "economie" niet voorkomen, dan hebben wij inderdaad een andere visie op de inrichting van dit land.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat is de derde keer dat de heer Monasch mij verkeerd samenvat. Wij hebben een verschillend beeld van de economie. Mijn opmerking ging over de vraag of netwerkkwaliteit een algemeen belang is. Wij bezien dat op een heel ander niveau dan de Partij van de Arbeid dat klaarblijkelijk doet. Wij zeggen dat je een economie zo moet inrichten dat

deze robuust is voor de toekomst. Elk onderzoek — dat van Stern is er één — toont aan dat als je niet anticipeert op klimaatverandering, je de economie de grootst mogelijke schade toebrengt. Dat vinden wij wel het algemeen belang.

De heer **Elias** (VVD):
Ik heb een vraag om het een beetje te kunnen begrijpen. GroenLinks is ook nog steeds tegen binnenlandse vluchten. Is de partij van mevrouw Van Tongeren dan ook tegen vluchten naar Brussel of Parijs? Waar houdt het ongeveer op? Dat is misschien ook wel nuttig om te weten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat is een heel goede en terechte vraag van de heer Elias. Het antwoord erop heb ik verderop in mijn tekst staan, maar ik zal het nu geven: ja, ik vind bijvoorbeeld een vlucht Rotterdam-Kos-Eelde-Rotterdam-Kos-Eelde inderdaad niet in het algemeen belang. Ik zou veel liever hebben dat het op de maandagen Eelde-Kos-Eelde wordt en op de dinsdagen Rotterdam-Kos-Rotterdam. Nederlanders kunnen dan nog steeds uitgebreid op vakantie. Landen en stijgen veroorzaken heel veel extra uitstoot, heel veel extra geluidsoverlast en fijnstof, waardoor mensen voortijdig overlijden in die gebieden. Dat kan voorkomen worden door ervoor te zorgen dat die onnodige binnenlandse vluchten er niet zijn. Ik ga de staatssecretaris vragen of zij wil bekijken hoe we een gelijk speelveld krijgen tussen luchtvaart, waarbij allerlei verdragen en andere voordelen aan de orde zijn, en andere vormen van vervoer die veel schoner zijn, zoals de schone bus en de trein. Wij zouden graag zien dat de ACM bekijkt of daar geen marktverstoring in zit, onder andere door de maatregelen in dit wetsvoorstel.

De heer **Elias** (VVD):
Dit betekent concreet dat mevrouw Van Tongeren oprecht — ik sta dan met mijn oren te klapperen, maar dat zal wel aan mij liggen — mensen uit Groningen de bus in wil jagen naar Rotterdam en dat zij dan pas het vliegtuig mogen nemen. Zij wil daar dan ook straffen op zetten. Dat soort sovjetdenken staat zó ver van mij af. Maar ik heb het nog even gevraagd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Over sovjetdenken en straffen heb ik het totaal niet gehad, dus die woorden laat ik even voor rekening van de heer Elias. Het is misschien elke week weer verbazend dat er ook in Nederland grote verschillen van inzicht zijn en dat we voor verschillende belangen opkomen. Dat zie je vooral tussen de VVD en GroenLinks. Uit de doorrekeningen van de plannen van GroenLinks blijkt — althans, toen de doorrekeningen nog compleet waren — dat wij economisch, qua filebestrijding, qua werkgelegenheid en qua welvaart heel goed, weliswaar op een andere wijze, scoren. GroenLinks hecht een groot belang aan het ervoor zorgen dat het niet alleen voor de mensen nu goed is. Wij willen geen klimaatschuld doorschuiven. Daar vinden de VVD en GroenLinks elkaar zelden op. Gelukkig vinden we elkaar op andere onderwerpen weer wel.

Voorzitter. Ik was gebleven bij de Raad van State, die zich net als GroenLinks afvraagt waarom de netwerkkwaliteit zo'n belangrijk publiek belang is dat die wettelijk moet worden verankerd. Waarom moet de bedrijfsvoering van de luchthaven Schiphol zo gedetailleerd gereguleerd worden? Ik vroeg het anderen ook al: is er een ander staatsbedrijf dat zo gedetailleerd gereguleerd wordt via die vier aansturingslijnen? Hoe verhoudt dit wetsvoorstel zich eigenlijk tot het bindende Europese recht, het vrij verkeer van goederen? De vraag is of dit mag. Beperkt dit wetsvoorstel niet eigenlijk de bevoegdheden van de Autoriteit Consument & Markt door haar deze specifieke rol te geven terwijl zij toch, dacht ik, vooral moet nagaan of er geen marktverstoring is?

Het kan echter heel goed zijn dat ik een van de vele bevoegdheden van de ACM niet scherp op het netvlies heb. Het zal niemand meer verbazen dat GroenLinks graag een balans wil in wat het algemeen belang is, waarbij je aan de ene kant kijkt naar duurzame economische groei en je aan de andere kant vooral kijkt naar omwonenden en naar wat is afgesproken in het energieakkoord en — daar was de staatssecretaris zeer instrumenteel in — in Parijs. Ik weet dat de luchtvaart daar tot nu toe succesvol buiten gebleven is, maar dit betekent niet dat de luchtvaart geen CO_2 uitstoot.

Het lijkt er een klein beetje op dat Schiphol gerund gaat worden als een coöperatie van met ons bevriende luchtvaartmaatschappijen. Een van de redenen waarom we dat aandeel in Schiphol gehouden hebben, is ook dat we slots kunnen toewijzen en we kunnen zorgen voor slots op andere luchthavens voor de KLM. Naar een aantal luchtvaartmaatschappijen kijken we met minder plezier. Die zouden dan niet meedoen aan de coöperatie Schiphol, die ook de tarieven bepaalt, maar andere luchtvaartmaatschappijen die we hier graag zien, wel. Heb ik het daarmee helemaal mis? Hoe moet ik daarnaar kijken? Een deel daarvan is toch bedoeld om bepaalde luchtvaartmaatschappijen zo veel mogelijk buiten de deur te houden?

Ik lees dat de tarieven kostengeoriënteerd moeten zijn. Dan vraag ik mij direct af welke kosten we daarin meenemen. Worden ook de gezondheidskosten, de klimaatkosten en de kosten van voortijdig overlijden door fijnstof verwerkt in dat kostengeoriënteerd zijn? Naar welke kosten moeten we kijken? Dankzij de interruptie van de heer Elias heb ik het al even kunnen hebben over een level playing field op de kortere afstanden voor andere, veel schonere vervoersvormen die niet de voordelen hebben die de luchtvaart wel heeft en die daardoor duurder zijn, waardoor zij de slag om de consument vaak verliezen. Wat vindt de staatssecretaris ervan als de ACM eens onderzoekt hoe differentiatie van de luchthavengelden kan bijdragen aan de concurrentiepositie van het openbaar vervoer? Helpt dat iets om het openbaar vervoer concurrerender te maken ten opzichte van de luchtvaart? Als je de tarieven zou verhogen, krijg je immers een gelijker speelveld. Ik ga ervan uit dat dat niet de intentie is, maar zou dat niet heel eerlijk zijn? Zou de staatssecretaris de ACM daar eens naar willen laten kijken?

Ik ben al ingegaan op de vier aansturingslijnen en de vergelijkbaarheid met het spoor. Ik ga nu in op de efficiëntieprikkel. Over een situatie waarin er sprake van een staatsbedrijf, dat uiteindelijk zelf moet besluiten over de investeringen, zeggen de Raad van State en de ACM allebei dat daar nog eens heel goed en grondig over nagedacht moet worden, omdat wij ons daarmee wellicht enorm in de vingers snijden, vooral op het punt van de effectiviteit en de handhaaf-

baarheid. Ik vraag mij dan ook af of de staatssecretaris plannen heeft om dit te evalueren en hoe we dat dan moeten doen. We hebben zojuist immers van de collega's gehoord dat er sprake is van een zeer lange terugverdientijd. Je kunt het dus ook niet zomaar even veranderen als je ontdekt dat de effectiviteit en de handhaafbaarheid toch ongelooflijk veel administratieve lasten opleveren en dus weer kosten veroorzaken.

Uiteindelijk lijken transparantie en doorberekening van hogere kosten gefrustreerd te raken door dit mechanisme. Het is duidelijk dat GroenLinks hier niet gerust op is. Het uitgangspunt van de Wet luchtvaart dat regulering binnen de perken moet blijven om misbruik van machtsmonopolies te voorkomen, lijkt losgelaten te zijn. Het lijkt heel erg op "Schiphol vooruit". Het kabinet brengt het parlement als medewetgever in de positie van medeondernemer. Zo moet ik de AMvB's over "how to run Schiphol" immers opvatten. De overheid is geen onderneming en moet dat ook niet willen zijn. Wat ons betreft doet het dus afbreuk aan het publieke belang om aan de ene kant heel gedetailleerd hierin te stappen en om aan de andere kant te verwijzen naar de ICAO en naar Parijs: we willen wel, maar het lukt Europees nog even niet om de luchtvaartmaatschappijen zover te krijgen dat zij meedoen aan het ETS.

Volgens mij heb ik alle andere onderwerpen behandeld in de interruptiedebatten. De positie van GroenLinks is vrij helder: wij zijn niet heel gelukkig met dit wetsvoorstel.

☐

De heer **Graus** (PVV):
Mijnheer de voorzitter. Voor ons staat in alle jaren waarin wij hier deelnemen aan debatten, de concurrentiepositie van de mainport Schiphol voorop. Wij hebben ook gezorgd voor de nodige acties vanuit de Kamer. Deels en soms zijn die acties ook overgenomen door de regering. Daar ben ik de regering dankbaar voor. Over een heel groot deel van wat ik wil, moet ik echter een ander debat voeren. Het liefst zou ik namelijk hebben dat er meer wordt gedacht aan het nationale en maatschappelijke belang van Schiphol en de capaciteitsproblemen en dat die belangen worden meegewogen bij besluitvorming. Wij willen graag dat Schiphol met de banen die er nu liggen, uitgroeit tot 600.000 vliegbewegingen. Dat kan door in plaats van één plus één start- en landingsbaan te gebruiken over te gaan naar "twee plus twee", dus tot simultaan gebruik van de start- en landingsbanen. Dat vinden we allemaal veel belangrijkere zaken, omdat we ons moeten realiseren dat we heel veel last hebben van de enorme concurrentietoename vanuit Turkije en de Golfstaten. Nu zal ik de wijziging van de Wet luchtvaart inzake de exploitatie nog even in beraad houden. We hebben daar weinig vragen over. Ik heb er enkele. Mogelijk kan de staatssecretaris daarop duidelijkheid geven.

Nu is er dus wat minder actie. De staatssecretaris is dat misschien niet van mij gewend in een debat over de luchtvaart. We hebben echter heel veel actie ondernomen voor het behoud van de belangrijke hubfunctie van Schiphol. In alle andere debatten hebben we daarvoor motie na motie ingediend. We willen dat Schiphol een luchthaven van wereldniveau blijft. En als ik het over Schiphol heb, heb ik het ook altijd over KLM. Die vormen een Siamese tweeling, zowel op financieel-economisch als op sociaal-maatschappelijk vlak. Het wetsvoorstel waarover we het nu hebben, draagt in ieder geval bij aan een betere balans tussen de vliegmaatschappijen en Schiphol. Het nieuwe tarievensysteem is efficiënter en transparanter geworden. De PVV heeft daar jaren geleden al een motie over ingediend. We hebben er toen ook om gevraagd om de boel transparanter te krijgen. Dat is ons destijds voor een deel wel en voor een deel niet gelukt. Dat gaat nu wel gebeuren.

Wij hebben destijds ook gevraagd om de "non-aviation"-opbrengsten te laten bijdragen aan het "aviation"-deel. Om de heer Elias niet uit zijn stoel te laten komen, wil ik het ook "niet-luchtvaartactiviteiten" respectievelijk "luchtvaartactiviteiten" of "luchtvaartgerelateerde activiteiten" noemen.

Ik heb nog een vraag. In de wet staat dat de tarieven en voorwaarden in overeenstemming met het mededingingsrecht non-discriminatoir, transparant en kostengeoriënteerd moeten zijn. Hoe denkt Schiphol, zo vraag ik aan de staatssecretaris, dan bepaalde maatschappijen met grote kortingen op de tarieven te lokken naar bijvoorbeeld Lelystad? Is dat dan niet in strijd met deze wet of het mededingingsrecht? De PVV heeft volgens mij in 2016 een motie ingediend waarin de regering werd verzocht om ervoor zorg te dragen dat kortingen die gemoeid zijn met het actieve wervingsbeleid, ten goede komen aan maatschappijen die reeds op Schiphol gestationeerd zijn. Ik heb die motie destijds aangehouden, omdat de regering daarom vroeg. Kan de staatssecretaris daarop reageren? Die vraag hadden we nog liggen.

Ik kom op de verplichte jaarlijkse bijdrage. Hoe groot de bijdrage is, hangt af van — ik citeer — "andere voor de exploitant van de luchthaven relevante omstandigheden en overwegingen". Over welke omstandigheden gaat het hier? Dat konden we er niet direct uit opmaken. Hetzelfde geldt voor de overwegingen. En wat zou bijvoorbeeld de bijdrage voor dit jaar zijn geweest? Ik vraag uiteraard om een schatting, want het is niet mogelijk om dat concreet te zeggen. We willen in ieder geval weten wat de invloed daarvan is op de tarieven.

Ik meen dat ik nu al mijn vragen heb gesteld. Ik neig ertoe om mijn fractie te adviseren om voor deze wijziging van de wet te stemmen.

De vergadering wordt van 20.21 uur tot 20.35 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Hartelijk dank. Als u het goed vindt, zal ik u heel even meenemen in de lijn die ik voor ogen heb bij de beantwoording. Ik heb een aantal, overigens zeer overzichtelijke, blokjes. Mijn eerste blokje is een korte inleiding over de aanleiding voor het wetsvoorstel. Ik wil mevrouw Van Tongeren hierin namelijk geheel tegemoetkomen. In het tweede blokje zal ik iets zeggen over de verplichte bijdrage en de reden waarom wij het op deze wijze hebben geformuleerd. In het derde blokje volgt het thema "efficiencyprikkel". In het vierde blokje spreek ik over de ACM en de regulering. Het vijfde blok gaat over het deelnemingenbeleid. Vervolgens beantwoord ik enkele nog resterende vragen over de

AMvB. Daarna volgt het omvangrijkere blok "overig", het veegblok. Ten slotte zal ik namens het kabinet een oordeel — een appreciatie zo u wilt — geven over de twee ingediende amendementen.

Ik ben blij dat wij vandaag de bespreking van de regelgeving met betrekking tot de exploitatie van de luchthaven Schiphol kunnen voortzetten op basis van het thans voorliggende wetsvoorstel. Dit wetsvoorstel heeft met name betrekking op het onderdeel van de Wet luchtvaart dat de tarieven en de voorwaarden voor het gebruik van de luchthaven Schiphol reguleert. Het doel hiervan is het voorkomen van misbruik van de economische machtspositie door Schiphol. Ik zeg alvast tegen de heer Elias dat het niet meer dan dat is. Daar blijft het bij.

Mevrouw Van Tongeren vroeg waarom wij dit wetsvoorstel moeten behandelen als het allemaal zo goed gaat. Uit de verplichte evaluatie bleek dat het huidige systeem op zichzelf inderdaad goed gewerkt heeft, maar daar bleek ook uit dat er op onderdelen een verbetering kon worden aangebracht. Die verbeteringen hebben wij in dit wetsvoorstel voorgesteld. Op basis van de evaluatie hebben wij een zorgvuldig overleg gevoerd met de sector om te komen tot een samenhangend pakket. Met dit pakket aan maatregelen is een compromis gevonden tussen de uiteenlopende belangen en standpunten over de tariefregulering van Schiphol. Dit betekent dus — alvast een schaduw vooruitwerpend — dat mevrouw Belhaj gelijk heeft. Het is inderdaad een broos en evenwichtig bouwwerk. Als je daar tijdens de behandeling van het wetsvoorstel van alles in gaat wijzigen, wordt het tussen de verschillende belangen gezochte evenwicht aangetast. Dat kan. Uiteindelijk is dat altijd een politieke afweging, maar ik ben daar op zichzelf niet zomaar een voorstander van. Dat zullen de leden begrijpen.

Het pakket aan maatregelen beoogt geen substantiële beleidswijziging, want de totstandkoming van de tarieven en voorwaarden blijft gewoon een aangelegenheid van de sector, met sectorspecifiek toezicht door de ACM. Over de rol van de ACM en de kosten kom ik nog nader te spreken. De regulering blijft uitsluitend gericht op luchtvaartactiviteiten en dus — zo zeg ik tegen mevrouw Van Tongeren — reguleren wij niet meer dan nodig. Het pakket aan maatregelen zorgt voor een verbetering van de bestaande regulering en laat die beter aansluiten op nieuwe beleidsdoelen en ontwikkelingen.

Waar zorgen de verbeteringen voor? Ik geef dit even in hoofdlijnen aan. Een: een vergroting van de transparantie. Twee: een beperking van de tariefschommelingen. Die worden inderdaad voorspelbaarder. Drie: een versterking van de concurrentiepositie van Schiphol. Ik weet dat de heer Graus daar bijzondere belangstelling voor heeft. Vier: een afname van de lasten voor de sector. Ik zal per voorgestelde maatregel ingaan op de vragen die de leden daarover hebben gesteld.

Nu kom ik allereerst bij iets wat door veel partijen ter discussie is gesteld, namelijk de verplichte bijdrage en de zin die in het voorstel staat, namelijk dat er andere voor de exploitant van de luchthaven relevante omstandigheden en overwegingen kunnen zijn die tot een afwijking van de voorgenomen verplichte bijdrage kunnen leiden. Sommige woordvoerders hebben gesteld dat die verplichte afdracht daarmee een papieren tijger zou worden. Dat wil ik heel graag met kracht bestrijden. We hebben nu een vrijwillige afdracht, die in de afgelopen jaren, zonder wet, gemiddeld 25 miljoen euro heeft opgeleverd. Het is goed om dat in het achterhoofd te hebben.

Misschien is het ook goed om uit te leggen hoe die verplichte bijdrage zal worden bepaald. De omvang van die verplichte bijdrage wordt voorafgaand aan de driejaarlijkse tariefperiode bepaald en in het tariefvoorstel verwerkt. Vervolgens wordt dat voorstel geconsulteerd bij de luchtvaartmaatschappijen. Schiphol bepaalt het verwachte gemiddelde rendement over het eigen vermogen per jaar en het verwachte gemiddelde rendement voor de tariefperiode. Voor het bepalen van het verwachte gemiddelde rendement over het eigen vermogen moet de exploitant ook rekening kunnen houden met andere voor de exploitant van de luchthaven relevante omstandigheden. Dat wordt altijd vergeleken met het normrendement dat de aandeelhouder heeft vastgesteld. Dat is 6,7%; ik heb het nog even nagevraagd.

Daarna is het aan de aandeelhouders, waaronder de Staat als meerderheidsaandeelhouder, om te bepalen welk gedeelte van het verschil tussen het gemiddeld verwachte rendement en het normrendement voor de bijdrage zal worden aangewend. Schiphol bepaalt vervolgens op welke wijze de bijdrage verdeeld wordt over de jaren binnen de tariefperiode, om een zo stabiel mogelijke tariefontwikkeling te organiseren. Die uitwerking vindt plaats in het nieuwe besluit dat nog wordt voorgehangen bij de Kamer. Ik zal zo nog iets over de AMvB zeggen, maar ik meld alvast dat deze uiteraard wordt voorgehangen.

In de huidige situatie is de bijdrage vrijwillig en bepaalt Schiphol zelf of er geld wordt overgeheveld naar luchtvaartactiviteiten en hoeveel. Dat veranderen we met dit wetsvoorstel. Dat is een belangrijke verbetering in de nieuwe wet. Schiphol moet nu voor het eerst inzichtelijk maken hoe groot die bijdrage voor de tariefperiode van drie jaar zal zijn. Die bijdrage kan ook niet tussentijds worden aangepast, omdat deze nu eenmaal deel uitmaakt van de meerjarige tariefvaststelling. Daarmee is het ook voor iedereen duidelijk met welk normrendement Schiphol rekening moet houden, voordat de omvang van de bijdrage wordt bepaald door de aandeelhouder. Wat je eigenlijk doet, is een voorspelbaar systeem maken, terwijl het nu vrijwillig is. Zoals ik net heb uitgelegd, levert dat nu ook geen windeieren op, maar behoorlijk wat. Er wordt nog geconsulteerd, dus er kan nog discussie over ontstaan en het is voor een periode van drie jaar. Met andere woorden, het is echt geen papieren tijger maar een aanmerkelijke verbetering, ook voor de positie van de luchtvaartmaatschappijen, die natuurlijk een groot belang hebben bij die bijdrage.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dank voor de heldere uitleg. Er worden heel veel partijen betrokken bij die verplichte bijdrage; iedereen mag meepraten. Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat de aandeelhouder uiteindelijk de hoogte ervan bepaalt, of er nog wat over mag zeggen. Waarom moet die bijzin dan in het wetsvoorstel, als een soort van escape voor Schiphol? Die escape zit toch in dat brede overleg en in de uitspraak van de aandeelhouder?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik zou juist niet willen uitgaan van gestold wantrouwen, zoals blijkt uit de zinsnede om het bij voorbaat een escape te noemen. Volgens mij is de escape nu nog volop mogelijk, want die bijdrage is vrijwillig. In het wetsvoorstel wordt deze verplicht. Het is eigenlijk een situatie van comply or explain, in mijn termen. Je doet het, tenzij er overwegingen zijn om het niet te doen. Dan moet je dat uitleggen en dan moet dat ook geconsulteerd worden. Daar kan nog bezwaar tegen worden ingediend. Dan krijgen we een heel proces dat we nu nog niet kennen.

Ik begrijp heus dat er van alle kanten altijd nog meer te wensen is. Ik heb echter ook gewezen op het evenwicht dat er in het voorstel zit. De schoonheid van onverwachte omstandigheden is dat je ze niet zomaar kunt duiden. Er zijn situaties denkbaar waarin je het niet zou doen. Je kunt bijvoorbeeld niet tijdens de rit de spelregels veranderen. Als er voor die drie jaar iets is vastgesteld, dan is dat ook zo. Voorafgaand is er een heel proces gaande. Datgene waarmee men rekening kan houden, zit ook in het voorstel. Zelf vind ik het gewicht dat nu door de heer Van Helvert aan die zin wordt gehecht, namelijk dat het een escape is, eerlijk gezegd te groot. Het zou dan — waarschijnlijk terecht — eerder een muizengaatje zijn dan een escape, want feitelijk wordt men nu verplicht om iets te doen wat men al vrijwillig doet.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De staatssecretaris heeft het over gestold wantrouwen. Ik denk dat dat geen recht doet aan de opmerking die ik maakte. Het gaat om de vergelijking tussen hoe het nu is en hoe het dan is. Wij beoordelen het nieuwe wetsvoorstel als een nieuw wetsvoorstel. Ik ben wel blij dat ik de staatssecretaris hoor zeggen dat we niet te veel gewicht moeten hechten aan dat ene zinnetje, want als het niet zo'n belangrijk zinnetje is, zou je het in principe ook wat makkelijker kunnen verwijderen. Als het gaat om het uitstralen van vertrouwen in de onderlinge afspraken — ik ben het met de staatssecretaris eens dat we dat moeten doen en dat doet het CDA ook — zou je juist kunnen zeggen dat we weten dat alle partijen mogen meepraten over de bijdrage en dat we weten dat de aandeelhouder er aan het einde nog een klap op mag geven. Dat zinnetje zou je dan, gebaseerd op vertrouwen, net zo goed kunnen weghalen. Hoe staat de secretaris daar tegenover?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Daar ben ik het niet mee eens. Daarmee kom ik al bijna bij mijn oordeel over het amendement van de heer Van Helvert. Hij bepleit eigenlijk dat de verplichte bijdrage altijd aan de orde is, ongeacht de financiële positie van Schiphol. Dat is nu juist niet waar ik naartoe wil. Ik vind dat er omstandigheden denkbaar zijn, ook gelet op de positie van ons allemaal als belastingbetalers die ook achter de mainport staan, waarin we dat misschien niet moeten doen. In dit wetsvoorstel wordt eigenlijk een tegenovergestelde beweging gemaakt, namelijk van nu niets formeel regelen naar steviger regelen wat we de komende jaren op dit terrein gaan doen. Ik denk dat het evenwicht met het voorstel dat nu in de wet zit, volledig bereikt is. Om die reden ben ik het ook niet eens met het amendement van de heer Van Helvert, maar daar kom ik zo meteen nog op terug.

De **voorzitter**:
U bent niet gehouden aan een bepaalde volgorde, staatssecretaris. U hebt nu uitvoerig iets over het amendement gezegd, dus het staat u vrij om er nu al een oordeel over te vellen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ontraden.

De **voorzitter**:
Dat gevoel had ik al.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Tell it like it is! O nee, zeg het zoals het is, zeg ik tegen de heer Elias.

De **voorzitter**:
Daar houdt de heer Elias ook wel van.

De heer **Elias** (VVD):
Hier kennen wij de kordate staatssecretaris weer! Maar goed, de microfoon deed het nog. Jaren geleden deed de microfoon het niet toen de heer Zalm hier stond. Ik ga voor 99% met de staatssecretaris mee, maar we zijn met wetgeving bezig. Het moet dus echt even heel precies. Ik begrijp de redenering van de staatssecretaris en ik begrijp haar wens. Ik begrijp wat ze aan het doen is. Zij is het aan het vastleggen in de wet in plaats van het al dan niet vrijblijvend te laten zweven terwijl de staatssecretaris of het departement er steeds tussen moet zitten. Daar ben ik het allemaal mee eens. Desniettegenstaande staat in de memorie van toelichting — en dus niet in de wet zelf, om het nog gecompliceerder te maken — het zinnetje dat afdracht niet hoeft plaats te vinden onder "andere voor de exploitant van de luchthaven relevante omstandigheden en overwegingen". Mijn enige punt, overigens wetende dat het antwoord van de staatssecretaris onderdeel uitmaakt van eventueel toekomstige jurisprudentie hierover, is: geef daarin geen uitvluchtmogelijkheid. Daar zit mijn enige zorg. En als je dat al zo omschrijft, hoe ga je dan ervoor zorgen dat je er toezicht op houdt? Ik zeg dit niet vanuit de idee dat we ze niet vertrouwen of wat dan ook. Ik vind echter niet dat een veegbepaling zo ruim moet zijn als ik haar nu denk te interpreteren.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nogmaals: die is dus niet zo ruim dat het een soort escape zonder argumentatie is, maar dat wordt in dit debat mogelijkerwijs wel gesuggereerd. Ik maak daar bezwaar tegen, omdat het proces als zodanig die ontsnappingsclausule feitelijk al reguleert. De verplichte bijdrage is namelijk het uitgangspunt van het wetsvoorstel. Daar begint het dus al mee. Vervolgens volgt er een systematiek, waarbij die vastgesteld moet worden. Die systematiek reguleert ook een aantal van de spelregels en geeft de positie van de aandeelhouder weer. Mochten zich omstandigheden voordoen die de continuïteit van de luchthaven et cetera in de problemen brengen, dan kan daarvan worden afgeweken. Zo is die zin bedoeld. Het lijkt mij eerlijk gezegd ook voor de bedrijfsvoering en het maatschappelijk algemeen belang

heel goed en belangrijk dat die mogelijkheid er is. Daarom noemde ik het gestold wantrouwen. De heer Elias heeft terecht gewezen op de manier waarop het een aantal jaren geleden ging. De heer Van Helvert heeft mij bijvoorbeeld nog gevraagd om bier. Dat laatste gaat het niet worden, maar het moet wel lukken om de verhoudingen met elkaar op een andere manier goed te houden. We komen daar echter wel vandaan en ik voel dat op dit moment ook weer in het debat als men zich afvraagt of Schiphol wel gaat doen wat er eerder is beloofd. We hebben de vrijwillige bijdrage nu zelfs als een verplichting opgenomen in het wetsvoorstel. We kunnen niet veel meer tegemoetkomen aan de luchtvaartmaatschappijen dan met wat we nu doen en vastleggen, inclusief de consultatie, de uitleg over de wijze waarop het berekend moet worden et cetera. Ik vind dat echt evenwichtig.

Er is gevraagd hoe het nu precies zit met de maximale duur van de efficiencyprikkel. Achter die vraag schuilt ook een amendement van de heer Monasch. Naar mijn oordeel wordt Schiphol met een prikkel van maximaal twee tariefperiodes voldoende gestimuleerd om de daadwerkelijke kosten van grote investeringen binnen het budget te houden. De efficiencyprikkel voor investeringsprojecten is bedoeld om Schiphol te stimuleren binnen de afgesproken begroting te blijven. Hij is dus niet bedoeld als een soort straf richting Schiphol. Die efficiencyprikkel komt boven op de verplichting die Schiphol al heeft om bij een tariefvoorstel inzicht te verschaffen in de verwachte efficiencywinst over de operationele kosten. Deze verplichting blijft gehandhaafd in het nieuwe besluit, dat nog aan de Kamer wordt voorgehangen. Ook op dit punt komen we van ver, want er is nu geen efficiencyprikkel. Het wetsvoorstel helpt de luchtvaartbedrijven dus eigenlijk om als het ware te ontkomen aan meebetalen op het moment dat er geen efficiëntie is. Wij voeren nu de discussie over de vraag hoelang die periode moet zijn, maar ik wil wel vaststellen dat we ook op dit punt met dit wetsvoorstel iets in handen hebben wat we nu niet hebben. Volgens mij is dat op zich al winst. Het oorspronkelijke idee was om die prikkel voor slechts één tariefperiode te laten gelden. Ik heb daar twee periodes van gemaakt. Met de keuze voor een duur van maximaal twee tariefperiodes hebben we een middenweg gevonden in de tegenstrijdige standpunten — want die waren er natuurlijk gewoon — zonder dat we afbreuk doen aan het afgesproken pakket. Als een efficiencyprikkel te lang duurt, leidt die voor Schiphol mogelijk tot extra administratieve lasten en nalevingskosten.

De heer Elias vroeg of projecten als de nieuwe A-pier, het aanleggen van de nieuwe burgerluchthaven bij Lelystad en het aanleggen van de polderbaan sneller en goedkoper uitvallen door deze regeling. Het is misschien goed als ik begin met de uitleg dat dit wetsvoorstel alleen geldt voor de luchthaven Schiphol. Dat betekent dat het niet van toepassing is op investeringen in andere luchthavens, zoals Lelystad Airport. Die prikkel zal eraan bijdragen dat Schiphol bij grote investeringen binnen de afgesproken begroting moet blijven. Als bij investeringen boven de 20 miljoen de kosten meer dan 5% hoger zijn, zijn ze immers voor rekening van Schiphol. Als de kosten lager zijn, is de helft van het voordeel ook voor Schiphol.

De heer Elias vroeg ook of die prikkel de mogelijkheid biedt voor een "boekhoudkundige truc" — zo noemde hij het, dacht ik — om de kostenoverschrijdingen als het ware te verschuiven naar een latere periode. Het is niet de bedoeling dat overschrijdingen in de toekomst alsnog door luchtvaartmaatschappijen worden betaald. Dat wordt ook voorkomen doordat investeringen via de gebruikelijke boekhoudkundige regels in de tarieven worden verwerkt. De ACM houdt hier ook toezicht op. Het is niet de bedoeling dat Schiphol allerlei trucjes uithaalt om onder de prikkel uit te komen. Bovendien heeft Schiphol ook zichzelf daarmee. Het lijkt er nu op dat de luchtvaartmaatschappijen als het later misgaat, alleen staan voor de kosten, maar dat is natuurlijk niet zo. Daar heeft Schiphol zelf net zo goed last van. Men zou zich feitelijk voor een deel ook zelf in de staart bijten.

De heer Monasch heeft gevraagd wat er wordt gedaan om te voorkomen dat Schiphol overbudgetteert. Ik heb in de memorie van toelichting aangekondigd dat er in een ontwerpbesluit wordt opgenomen dat een voorstel voor een investeringsproject ook een kostentechnische review moet bevatten van een onafhankelijke deskundige. We laten daarnaar kijken om het helder en scherp te krijgen.

Mevrouw Van Tongeren vroeg nog of we de efficiencyprikkel evalueren. Dat zullen we doen. We kijken altijd naar het effect. Meestal doen we dat na een jaar of vijf. In dit geval hebben we gezegd: dat gaan we gewoon doen.

Ik denk dat ik daarmee alle vragen van dit blok heb beantwoord.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Ik stel deze vraag naar aanleiding van de vragen van de heer Monasch over die zes jaar of negen jaar. De staatssecretaris geeft aan dat het een soort onderhandelingsresultaat is en dat de meningen verschillend waren. Ik ben op zoek naar een iets meer inhoudelijk argument. De vraag is waarom de staatssecretaris die zes jaar wel redelijk vindt, los van het feit dat mensen een verschillend standpunt hadden en dat dit het midden was.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik vrees dat ik er niet heel veel meer aan kan toevoegen. Uiteindelijk blijft het arbitrair, maar het heeft ook iets te maken met het behoud van de positie van de mainport zelf en de risico's die je anders voor een deel daar naartoe verlegt. Vanuit de positie van de Staat moeten wij natuurlijk altijd een afweging maken ten gunste van de belastingbetaler in brede zin, zoals mevrouw Van Tongeren, toen ze even on fire was, terecht heeft benadrukt.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Enerzijds is het een heel prettig antwoord, omdat het heel fair is. Maar anderzijds zou ik het ook heel fair vinden om daar net iets meer over te horen. Het kan gaan over risicoberekeningen die door Schiphol zijn gemaakt. Ik ben dus op zoek naar een iets inhoudelijker antwoord, maar wat mij betreft mag dat ook later schriftelijk.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat wil ik graag voorkomen. Ik kijk namelijk ook graag naar mijn eigen efficiency. Als de efficiencyprikkel te lang duurt, geeft dat extra administratieve lasten en nalevingskosten voor Schiphol. Dan wordt het zwaartepunt weer wat meer daar gelegd. Alles afwegende zijn wij er een belangrijk

voorstander van om het te houden zoals het is. Mevrouw Belhaj heeft in haar inbreng zeer terecht aangegeven dat er echt is gezocht naar een evenwicht. Wij hebben hier echt over gepolderd. Het voorliggende voorstel moeten wij in dat evenwicht behouden. Dat zou het draagvlak dat wij aan de onderhandelingstafel bereikt hebben, het meest recht doen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik keer terug naar de zes jaar van de heer Monasch van de Partij van de Arbeid in combinatie met de verdediging van de staatssecretaris dat dit ene zinnetje zou moeten blijven staan. Het gaat om de combinatie van twee amendementen, die stiekem een beetje over hetzelfde gaan. Allereerst de escape die wij geen escape mogen noemen. De wet zegt: de continuïteit van onderneming moet in gevaar zijn én de financierbaarheid van investeringen van de exploitant van de luchthaven. Als de continuïteit van de onderneming in gevaar zou zijn, dan komt dat in het gezamenlijk overleg naar voren. Iedereen mag namelijk meepraten over de hoogte van de bijdragen. Ook de aandeelhouder mag er nog een klap op geven. Als de continuïteit van de onderneming in gevaar is, is daar de bijdrage dus allang gestruikeld. Als de financierbaarheid van investeringen van de exploitant in gevaar is, dan is er al de escape dat na zes jaar iedereen moet gaan meebetalen. Dus dat is ook afgezekerd. Beide zaken die de escape die geen escape mag heten moeten rechtvaardigen, zijn al op een andere manier afgezekerd. Het is dus dubbelop. Als het amendement van de heer Monasch wordt aangenomen, haal je een van de twee weg. Als mijn amendement wordt aangenomen, gebeurt dat ook. Maar als beide amendementen worden aangenomen, heeft Schiphol een soort "double Dutch"-verzekering. Dan is het van twee kanten afgezekerd.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, dat klopt niet. Indien het normrendement wordt gehaald, is er altijd een verplichte bijdrage. Punt. De heer Van Helvert heeft dus ongelijk. Ik kan goed verdedigen waarom beide amendementen het niet zouden moeten halen. En ik hoop dat ik de heer Van Helvert kan overtuigen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wij hebben het hier over wetgeving en niet over moties of inzichten. Bij wetgeving is het goed om precies te bekijken waarom bepaalde zinnen in de wet staan. Eigenlijk is de verdediging van de staatssecretaris: laat het zinnetje maar staan, want het is een compromis en het is al een stuk beter dan de vorige keer en wij moeten elkaar een beetje vertrouwen. Dat is alle drie waar, maar een zinnetje dat een escape zou kunnen zijn, maar het niet is, kunnen wij beter niet opnemen. Daar zit in de verdediging van de staatssecretaris nog een gat.

Staatssecretaris **Dijksma**:
De heer Van Helvert wordt nu slachtoffer van het feit dat hij die twee amendementen door elkaar heen klutst, want het zinnetje waar hij het over heeft, gaat over zijn amendement, en dat gaat over die verplichte bijdrage, waarvan ik zeg dat die niet vanuit een compromis tussen de sector en de luchtvaartmaatschappijen erin is gekomen, maar vanuit maatschappelijk belang. Dat vinden wij vanuit het aandeelhouderschap van belang. Als u dat zinnetje weghaalt, mijnheer Van Helvert, dan zegt u eigenlijk: wat er ook gebeurt, er moet altijd een verplichte bijdrage komen. Dat vind ik niet terecht, gelet op de belangen die er kunnen zijn. Als het normrendement wordt gehaald, dan is die bijdrage er. Die staat niet ter discussie. Daarom zei ik ook dat het een muizengaatje is en geen escape. Dat moet wel helder zijn. Om die reden is het ook geen dubbele verzekering voor Schiphol, maar gaat het veel meer over de vraag wat we doen op het moment dat het normrendement niet gehaald wordt en er misschien een probleem is en anderen toch vinden dat er betaald moet worden. Dan heb je in de wet nog ergens een muizengaatje, namelijk dat je kunt zeggen: mogen wij nog even kijken naar de continuïteit van de onderneming? Het kan mij gek voorkomen, maar ik denk eigenlijk dat de heer Van Helvert het in the end toch met mij eens moet zijn dat dat belangrijk is en dat het ook gerechtvaardigd is om dat in de wet op te nemen. Dat was het amendement van de heer Van Helvert.

Dan kom ik nu bij de argumentatie over het amendement van de heer Monasch. Het klopt dat ik daarvan heb gezegd: ja, dat heeft ook te maken met een afweging der belangen. Wij hadden aanvankelijk in het wetsvoorstel staan dat we maar voor één tariefperiode die efficiëntieprikkel invoeren. We hebben nu niks; we hebben nu nul efficiëntieprikkel in de wet vastgelegd. Dus we gingen naar één. We zijn eigenlijk al naar twee gegaan, want we hebben het wetsvoorstel gewijzigd en de heer Monasch doet daar als het ware nog een schep bovenop en zegt: laten we naar drie gaan. Ik heb net omstandig betoogd dat ik dat niet zou willen voorstellen. Dat is omdat het inderdaad het zwaartepunt meer richting Schiphol brengt — dat heeft ook weer effecten op de administratieve lasten en de nalevingskosten — en omdat het daarnaast inderdaad een compromis is dat aan die tafel is bereikt. Dan vind ik het toch bij mijn positie horen dat ik dat verdedig. Dat doe ik bij dezen, en dus is mijn oordeel — helaas voor de heer Monasch — over zijn amendement zoals hij dat indient, ontraden.

De heer **Monasch** (PvdA):
Er zijn hier twee dingen aan de orde. We moeten ten principale, of we nu voor de belastingbetalers staan of voor een ondernemer, altijd aan de kant staan van de partij die het zwakst is. In dit geval zijn dat de partijen die tegenover een monopolist staan. Zeker bij het doorberekenen van kosten moet je ervoor waken dat die monopolist makkelijk de rekening kan doorschuiven. Dat het beter wordt, prima, maar als u mij naar mijn eerlijke mening vraagt, dan had ik hier liever twaalf jaar neergezet en had ik dus vier periodes willen voorstellen, want dit gaat om grote projecten die langlopend zijn. Je moet je daartegen indekken, want ik heb het ook op andere dossiers gezien: als je dat niet doet, dan krijg je echt de rekening gepresenteerd en in dit geval van de monopolist des te eerder.

Daarom zeg ik twee dingen. Ten eerst staan wij uit principe aan de kant van de zwakste en ten tweede gaat het om langlopende projecten, het gaat om dure projecten en dat betekent dat je er druk op moet houden. Ik ben de staatssecretaris in die zin ook al tegenmoet gekomen, ook al hebben we daar niet over onderhandeld.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee.

De heer **Monasch** (PvdA):
Ik vind eigenlijk twaalf jaar veel verstandiger, maar het is nieuw. Bij grote bouwprojecten praat je over een duur van ongeveer een derde van de economische levensduur van een gebouw. Dan zit je op ongeveer een derde bij negen jaar.

De **voorzitter**:
En uw vraag aan de staatssecretaris is?

De heer **Monasch** (PvdA):
Daarom vraag ik de staatssecretaris of die twee zaken, de rol van de monopolist en het feit dat het gaat om langlopende projecten, niet doorslaggevend zijn om die periode toch nog verder te verlengen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Nee, maar ze zijn wel doorslaggevend voor het introduceren van die efficiëntieprikkel. Principieel ben ik het volstrekt eens met de heer Monasch. Vandaar dat ik ook die efficiëntieprikkel in het wetsvoorstel van harte verdedig. Waarover ik het alleen niet met de heer Monasch eens ben, is de maatvoering. Dat is een verschil van inzicht en volgens mij hebben we net vastgesteld dat dat mag.

De heer **Monasch** (PvdA):
Gelukkig mag het allemaal in het huis van de democratie. Laten wij dat vooral blijven eren en respecteren, zeker in deze dagen. Maar het gaat hier echter niet over het aanschaffen van een voorraad sinaasappelen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Zeker niet!

De heer **Monasch** (PvdA):
Het gaat hier om grote bouwprojecten die langlopende effecten hebben; vandaar mijn pleidooi. Wij komen misschien niet tot elkaar, maar dat is de achterliggende gedachte achter mijn pleidooi. Het is goed dat het ingevoerd wordt, maar kijk wel heel goed naar wat er gebouwd wordt. Dat rechtvaardigt een langdurige termijn.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, maar nogmaals, ook voor Schiphol zelf is het een last als men zich als het ware niet efficiënt opstelt. De gedachte dat de rekening na verloop van tijd uitsluitend bij de luchtvaartmaatschappijen zou komen te liggen, klopt namelijk niet. Het is sowieso normaal dat een gezond bedrijf zijn zaakjes op orde heeft, maar hier is dat nog sterker van belang. Wij bouwen een extra prikkel in waardoor het de eerste zoveel jaar sowieso geregeld is dat men de luchtvaartmaatschappijen niet mee belast. Daarin zijn wij al opgeschoven. De heer Monasch zegt dat dat misschien nog wel veel langer moet gelden, maar dat zou ik niet verstandig vinden. Nogmaals, Schiphol moet alleen al voor zichzelf, de belastingbetaler en ons allemaal efficiënt zijn. Daarnaast introduceren wij een nieuwe prikkel, waarmee wij de luchtvaartmaatschappijen een stuk bescherming bieden. Ik ben al opgeschoven van één tariefperiode, mijn oorspronkelijke voornemen, naar twee tariefperiodes. Daarmee hebben wij een evenwicht bereikt in al die belangen. Vandaar dat ik tot dit oordeel ben gekomen.

De **voorzitter**:
Daarmee heeft de staatssecretaris beide amendementen van een oordeel voorzien: zij ontraadt ze.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Het betoog van de staatssecretaris was helder: hiermee worden de luchtvaartmaatschappijen zes jaar lang ontzien. Ik begreep impliciet ook dat zij niet meegaat in mijn redenering dat de belastingbetaler daarmee eigenlijk niet ontzien wordt, want de staatssecretaris vindt dat het in balans is. Als de staatssecretaris dat niet in een van de andere blokjes gaat uitwerken, kan zij misschien nu antwoord geven op mijn vraag. De luchtvaartmaatschappijen hebben een onderhandelingspositie en kunnen besluiten om naar deze luchthaven of een andere te gaan. Schiphol heeft er belang bij dat er goede luchtvaartmaatschappijen op zijn luchthaven komen. De overheid grijpt nu in, waardoor er minder rendement uit Schiphol komt. Dat betekent minder inkomsten in de staatskas. Waarom vindt de staatssecretaris het gerechtvaardigd dat die kosten voor de belastingbetaler zijn?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat heeft uiteindelijk ook met het totaalplaatje te maken: het mainportbeleid dat wij nu voeren. Ik zal daar zo meteen nog op ingaan als ik iets over de netwerkkwaliteit zeg. Het is voor onze economie en het aantal banen van belang dat wij het zo organiseren dat de luchthaven perspectief heeft en aantrekkelijk blijft voor luchtvaartmaatschappijen. Dat is ook een politieke afweging.

Ik kom nu bij de ACM en de regulering. Verschillende leden hebben gevraagd hoeveel budget er nodig is voor het toezicht en wie dat gaat betalen. De ACM heeft aangegeven dat de toezichttaken die uit het wetsvoorstel voortvloeien, op jaarbasis €50.000 extra bedragen. De sector betaalt hiervoor. De verantwoording vindt plaats in het jaarverslag van de ACM.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd of het wetsvoorstel de rol van de ACM beperkt of juist uitbreidt. Hoe zit dat precies? De ACM houdt op drie manieren toezicht: ten eerste via het goedkeuren van het toerekeningssysteem, daarnaast via het toezicht door het nemen van besluiten op de aanvragen van gebruikers en ten slotte via het zogenaamde "ambtshalve toezicht". Die drie manieren van toezicht blijven met dit wetsvoorstel ongewijzigd. De laatste twee vormen worden wel iets uitgebreid. De ACM krijgt namelijk een procestoets voor de rapportageverplichting rond de netwerkkwaliteit en krijgt het systeem van efficiencyprikkels voor investeringsprojecten onder zich. Ook dat systeem van efficiencyprikkels gaat dus gevolgd worden. Dat is ook nog een belangrijk argument. Overigens wordt de rol van de ACM niet beperkt door het wetsvoorstel.

Dan kom ik bij de twee boterhammen van de heer Monasch, wat minder plat uitgedrukt: wat doen we met de hoge kosten achter de douane? Volgens mij bedoelt hij de winkeltjes achter de douane. Dat zijn commerciële activiteiten. Die vallen niet onder de regulering. Hiervoor geldt het reguliere mededingingsrecht. De ACM houdt toezicht op de naleving van de mededingingsregels. Ik heb nog niet begrepen dat er klachten zijn. Ja, bij u, maar dan moet u dat formaliseren buiten het parlement, zeg ik er maar bij.

De heer **Monasch** (PvdA):
Dit gaat even iets te makkelijk. Uiteindelijk wordt dat vastgoed geëxploiteerd, verhuurd door de nv Schiphol, toch?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat is zo.

De heer **Monasch** (PvdA):
Kennelijk worden er zulke exorbitante prijzen berekend aan de ondernemers daar dat ze die kosten moeten doorrekenen. Of die ondernemers maken nogal misbruik van hun positie, maar ik ga even van het eerste uit, namelijk dat ze moeten proberen die kosten terug te verdienen. Je kunt als klant geen kant op. Ik vraag mij af of het netjes is dat een nv Schiphol, wederom die monopolist, dit soort prijsopdrijving veroorzaakt, zeker op vrij basale dingen. Ik heb het over horeca, niet over dure pakken. Reizigers willen even wat drinken of wat eten. Vervolgens sta je daar met je gezin op weg naar Spanje en heb je de eerste €50 al aan je broek. Waarvoor? Voor vier Fanta, of twee Fanta en twee Cola, en een paar muffins.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, maar daar gaat het wetsvoorstel niet over. Het gaat erom dat je het deel dat niet-luchtvaartgebonden activiteit is mede kunt inzetten om diezelfde reiziger weer tegemoet te komen. Toen ik zei dat mevrouw Van Tongeren on fire was, had ze wel een beetje een punt. Ofwel die belastingbetaler zorgt ervoor dat die tarieven dalen, of de reiziger zelf. Het is kiezen of delen.

De heer **Monasch** (PvdA):
Doelstelling van een overheids-nv is niet om de consument melkkoe te laten zijn, om 350 miljoen winst te maken. Nu ga ík on fire. Daar is die nv niet voor opgericht. Ik vraag mij gewoon af hoe het mogelijk is dat voor eenvoudige producten dergelijke woekerprijzen worden gevraagd. Als de staatssecretaris zegt dat de ACM daarop moet toezien, vraag ik haar op welke wijze de ACM dat doet. Ik vraag haar ook serieus hoe het beleid van een overheids-nv tot dit soort prijsopdrijving voor eenvoudige burgers kan leiden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat zijn vooronderstellingen die ik niet op voorhand helemaal kan delen. De heer Monasch zegt dat het komt door huren, maar dat denkt hij. De vraag is of dat zo is. Dat zijn allemaal open kwesties. Er is ieder geval sprake van een markt en er zijn meerdere broodjeszaken achter de douane. Er zou een klacht kunnen zijn; dat hebben we in ons land heel goed geregeld. Ik ben het met hem eens dat we aan het eind van de dag altijd voor die consument moeten staan. Dat doen we overigens ook met dit wetsvoorstel. Het is dan wel aan diezelfde consument om over zo'n punt bijvoorbeeld bij de ACM aan de bel te trekken. Het is niet aan de overheid om mee te bepalen hoe duur het broodje kaas moet zijn achter de douane. Ik wil het punt van de heer Monasch geen onrecht doen, maar dat zou het alternatief zijn als ik nu op zijn vraag inga, namelijk dat we dat bepalen. Ik denk dat dat niet verstandig is. Dat moeten we niet doen.

De **voorzitter**:
Mijnheer Monasch, ik begrijp dat u nog iets wilt zeggen over die boterhammen, maar u hebt nog een tweede termijn. In dit wetgevingsdebat geef ik u de ruimte, maar we gaan het niet in vier termijnen doen. Ik verzoek de staatssecretaris om haar betoog te vervolgen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Mevrouw Van Tongeren zegt dat het voorstel veel details bevat en vraagt of er een vergelijking is met andere staatsdeelnemingen. Ik ben het niet met haar eens dat dit wetsvoorstel te veel tot in detail zou reguleren. Ex ante sectorspecifieke regulering brengt spelregels met zich mee, om ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen worden beschermd tegen misbruik van de economische machtspositie van Schiphol, zonder specifieke afspraken. Dan komen we alweer bij hoe kosten en opbrengsten moeten worden bepaald en waar de verslaglegging aan dient te voldoen. We bepalen niet hoe hoog de kosten mogen zijn, maar hoe ze tot stand komen. Daarmee gaan we niet tot in de details. Staatsdeelnemingen verschillen sterk van elkaar. Per staatsdeelneming wordt altijd gekeken hoe je reguleert. Ten aanzien van Schiphol geldt uiteraard dat de ACM heeft gezegd dat zij vindt dat regulering noodzakelijk is.

Mevrouw Van Tongeren heeft mij uitgedaagd om andere sectoren te noemen die net zo gedetailleerd of zo u wilt gedetailleerder gereguleerd worden dan Schiphol. Een voorbeeld daarvan zijn de netwerkbedrijven in de gas- en elektriciteitssector. Luchthaven Heathrow schijnt ook nog veel verregaander gereguleerd te worden. Ik hoop dat ik dit dispuut alvast van haar cadeau krijg.

Mevrouw Van Tongeren heeft ook gewezen op gelijke concurrentieverhoudingen tussen de vervoerssectoren.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Tongeren, ik verzoek u om de staatssecretaris even haar zin te laten afmaken. Ze gaat volgens mij nog veel dingen vertellen die interessant zijn voor u.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik hoop het. Het kan ook een bed van teleurstellingen opleveren. Gelijke concurrentieverhoudingen zijn natuurlijk binnen sector van belang en daar waar mogelijk ook tussen vervoerssectoren. Het blijft echter wel lastig, want elke sector heeft natuurlijk zijn eigen karakteristieken. In de luchtvaart betaalt men bijvoorbeeld de eigen infrastructuur volledig zelf, maar betaalt men geen accijns vanwege internationale en mondiale verdragen. Er moet dus echt moeite worden gedaan om het helemaal een-op-een vergelijken van die sectoren voor elkaar te krijgen. Ik zie dus in

die zin geen rol voor de ACM. Over het thema "modal shift" zijn natuurlijk altijd debatten te voeren, maar die zijn dan politiek. Dat is dus geen kwestie voor de ACM. De kwestie is of je met voorstellen daartoe wilt komen of niet. Ik wil hier helder maken dat dat hier op deze manier niet zo in zit. Ik kom later terug op de normering rondom geluid en wat je doet in de differentiatie van tarieven. Dat zit in het beruchte blok overig.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben natuurlijk altijd dol op een uitdaging. Over Heathrow gaan wij niet, dus dat verklaar ik even buiten de orde. Elektriciteitsbedrijven zijn geen staatsdeelnemingen. Het ging mij er vooral om dat er dus op vier manieren wordt gestuurd, door de minister van Financiën, door de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, door de vergunningverleners en nu ook door de extra bevoegdheden in dit wetsvoorstel. We kunnen echter buiten dit debat ook nog weleens een keer kijken of we tegen elkaar op kunnen bieden, maar ik kon het even niet laten om hierop terug te komen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik zou TenneT en de Gasunie willen noemen. Maar los daarvan: ja, er wordt op meerdere manieren gestuurd. Dat klopt. Ieder doet dat echter op een eigen aangelegen punt. Ik sta hier vanavond voor een deel namens minister Dijsselbloem te praten over broodjes kaas, om eerlijk te zijn. Dat doe ik uiteraard als service aan de Kamer, omdat ik het antwoord ook kan geven. Feitelijk hebben we echter ieder onze eigen rol. De rol van de aandeelhouder is echt een andere dan die van de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, die vanuit de luchtvaartkant naar de zaak kijkt. Soms kruisen die zaken elkaar — dat klopt ook — maar vanuit een inhoudelijk coherent beleid.

De heer Van Helvert heeft nog de suggestie gedaan om de best practices uit de regulering van Schiphol mee te nemen naar andere monopolies, zoals die op het spoor. Dan moeten we dus de best practices van de nv Schiphol vergelijken met die van de bv ProRail. Dat lijkt me op zichzelf een goed idee. Het zal echter ook wel lastig zijn. Ik zei zojuist al tegen mevrouw Van Tongeren dat die sectoren echt verschillend zijn. Je hebt daarbij dus met echt andere omstandigheden te maken. Het is dus misschien ook heel lastig om dat helemaal uit te pluizen.

De heer Elias heeft een vraag gesteld over het deelnemingenbeleid. Hij vroeg waarom wordt gesteld dat het aandeelhouderschap minder geschikt is om publieke belangen te borgen terwijl normaal het aandeelhouderschap pas in beeld komt als de publieke belangen niet voldoende door wetgeving worden geborgd. Hij vroeg of wij nu met een nieuwe benadering voor het staatsdeelnemingenbeleid aan de slag zijn. Nee, dat zijn wij niet. Dit is een bestaande benadering van het staatsdeelnemingenbeleid. Daaraan wordt nu niets veranderd. Ik geef direct toe dat het kabinetsbeleid erop gericht is, publieke belangen te borgen via wet- en regelgeving. Dat geldt overigens ook voor Schiphol. Ik noem de publieke belangen inzake milieu — daar is 'ie, zeg ik tegen mevrouw Van Tongeren — de publieke belangen inzake veiligheid, inzake gezondheid en inzake ruimtelijke ordening. Die belangen zijn geborgd via de luchtvaartregelgeving. Ook het publieke belang van de continuïteit van de luchthaven als mainport en het publieke belang van een efficiënte marktwerking en het doelmatige toezicht daarop, zijn op grond van die Wet luchtvaart geborgd. Wij stellen via wet- en regelgeving randvoorwaarden vast waarbinnen de luchtvaartsector zijn bedrijfsmatige activiteiten kan uitoefenen. Het aandeelhouderschap van de Staat ten aanzien van Schiphol wordt in de praktijk ingezet als een aanvullend borgingsinstrument. Als zelfstandig instrument is het aandeelhouderschap daarvoor minder geschikt, omdat het instrumentarium van de aandeelhouder ook zo zijn beperkingen kent.

Ik kom op de AMvB. Ik heb de Kamer al toegezegd dat die zal worden voorgehangen. Ik streef ernaar om dat na het zomerreces te doen. Dan kan de Kamer in dit proces bekijken of zij vindt of wij dit op en zorgvuldige wijze doen. De AMvB is een uitwerking van de kaders die in dit wetsvoorstel staan. Tegen mevrouw Belhaj zeg ik dat ten aanzien van de tariefregulering de meerjarensystematiek zorgt voor een grotere voorspelbaarheid in de bedrijfsvoering. Dat is eigenlijk zowel in het belang van de luchtvaartmaatschappijen als in het belang van Schiphol.

Over de verrekeningen heeft de heer Elias een specifieke vraag gesteld. De mogelijkheid om in uitzonderlijke en onvoorziene omstandigheden nieuwe tarieven en voorwaarden vast te stellen en de mogelijkheid om tussentijds operationele voorwaarden te wijzigen, zorgen voor flexibiliteit voor de bedrijfsvoering van Schiphol op het moment dat dat echt aan de orde zou zijn.

Ik kom op het blok "overig". De heer Elias zegt dat we het risico lopen dat de staatssecretaris nu eerder wordt aangesproken als er iets bij Schiphol niet naar wens gaat. Ik zeg er alvast maar bij dat ik de ervaring heb dat de Kamer daar ook zonder deze wet uitstekend toe in staat is. Desalniettemin zeg ik dat het kabinet inderdaad verantwoordelijk is voor de borging van de publieke belangen. Om die reden hebben we in de wet de kaders voor de tariefregulering en de exploitatievergunning geregeld. Ik wil ook nadrukkelijk vaststellen dat het wetsvoorstel als zodanig niets verandert aan mijn huidige rol ten aanzien van Schiphol. Ik heb begrepen dat dat voor de heer Elias ook belangrijk is. Schiphol is zelf verantwoordelijk voor een goede bedrijfsvoering. Ik ga ook geen rol spelen bij het tot stand komen van de tarieven. Wij nemen dus niet deel aan de onderhandelingen daarover. Volgens mij is het belangrijk om dat te zeggen. Ik ga dus niet op de stoel van de heer Nijhuis zitten.

De heer Elias vindt dat de nadere regelgeving alleen maar ter voorkoming van machtsmisbruik is en hij vraagt of ik dat met hem eens ben. Dat ben ik met hem eens. De elementen van de geschiedenis van dit wetsvoorstel, en de redenen waarom we het indienen, heb ik eigenlijk al in mijn inleiding genoemd.

De heer Van Helvert vroeg of we na het vaststellen van de shared vision nu ook kunnen vaststellen dat de kou uit de lucht is tussen KLM en Schiphol. De commissie shared vision is inderdaad ingesteld na onenigheid over onder andere investeringen en gevolgen voor de luchthaventarieven, maar ook over het selectiviteitsbeleid. Over dat onderwerp kan de Kamer met mij in debat in het kader van de actieagenda, waar de heer Graus al naar verwees. Het rapport van de commissie heeft over deze punten en verantwoordelijkheden meer duidelijkheid gecreëerd. Daar is

intensief aan gewerkt. Ik denk dat wij in een stadium terechtgekomen zijn waarin wij allemaal gewoon weer werken in goede harmonie, maar de belangen zullen niet altijd in alle gevallen parallel lopen. Dat moet je ook vaststellen. Dat gegeven maakt dat er problemen zijn, maar vervolgens moet je daar volwassen mee omgaan. Door mijn nuchtere aard denk ik dat dat altijd weer tot goede resultaten kan leiden.

De heer Monasch vroeg of er geen schril contrast is tussen wat er voor omwonenden wordt gedaan — dat was een van de belangrijke categorieën waar hij voor aan de slag wil — met die 20 miljoen in het leefbaarheidsfonds aan de ene kant en, zoals hij dat zei, het enorme dividend voor de winst van Schiphol aan de andere kant. Er wordt gelukkig veel meer voor omwonenden gedaan. Vanaf 2008 is er twee keer 30 miljoen besteed aan het leefbaarheidsfonds. De 20 miljoen is de Schipholbijdrage. Daarnaast is er een isolatieprogramma, waar sinds de jaren tachtig in drie fases honderden miljoenen aan is uitgegeven.

Ook is er het schadeschap voor nadeelcompensatie. Er wordt geïnvesteerd in een breed pakket hinderbeperkende maatregelen. Dan moet worden gedacht aan wetgeving voor bijvoorbeeld het geluidstelsel maar ook aan routeverlegging. Daar sprak de heer Monasch ook over. Daar wordt elke keer opnieuw aan gesleuteld. Dat blijft lastig, want ik zie nu alweer de voorstellen. Dan zie je dat er per saldo uiteindelijk veel minder gehinderden zijn, maar er komen soms op plekken gehinderden bij die er eerst niet waren. Die hebben dan het idee: "Hé, wacht eens even. Wat gebeurt hier? Ik was eerst niet een gehinderde. Nu word ik het ineens wel." Dat levert altijd weer heel veel maatschappelijk debat op. Dat zal dus ongetwijfeld nog een keer langskomen, maar de afweging is uiteindelijk om het aantal gehinderden naar beneden te brengen. Daar is het ons om te doen.

De heer Monasch heeft ook gesproken over goed werkgeverschap van Schiphol. Ik zei al: ik kom soms in een debat terecht dat wat meer voor de aandeelhouder zou zijn. Schiphol is inderdaad een belangrijke werkgever in de economie. Dat heeft de heer Monasch zelf ook benadrukt. Veel mensen werken overigens met heel veel plezier en trots bij Schiphol. Cao's gelden en, ja, daar is altijd discussie over. Wij hebben dat recentelijk gezien bij de discussie over de security. Het is echt aan Schiphol, de ondernemer, aan de ene kant en de bonden, de werknemers, aan de andere kant om daar binnen de wettelijke kaders goede afspraken over te maken.

De heer Monasch heeft ook gesproken over de NVWA en de wijze waarop wij meer kunnen inspelen op wensen van bijvoorbeeld verladers. De inzet van het kabinet is om meer flexibilisering, efficiëntie, onderlinge coördinatie en samenwerking tussen de inspecties te bewerkstelligen. Wij moeten inderdaad ook bekijken hoe de NVWA-inspectie nog beter kan aansluiten bij de wensen van de markt. Dat wordt op dit moment onderzocht. Er wordt zowel gekeken naar de efficiency en de wensen die er zijn, als naar de tarieven. Deze organisatie ken ik goed vanuit mijn vorige positie. Daarom kan ik zeggen dat dat geen sinecure is. Op de organisatie ligt immers heel veel druk vanuit allerlei sectoren. Er moet heel veel gedaan worden.

Wij zien die wens dus. Daar willen wij ook zo veel mogelijk aan tegemoetkomen, maar tegelijkertijd zegt het bedrijfsleven: wij willen niet dat de retributies voor de NVWA omhooggaan. Dan wordt eigenlijk aan de NVWA gevraagd om dat nog te regelen binnen haar eigen, zeer beperkte begroting, waarin aan het eind van het jaar altijd een gat te zien is. Dat is een ingewikkelde praktijk, maar wij zijn daar wel mee bezig. Het onderzoek hiernaar wordt door de staatssecretaris van EZ naar de Kamer gestuurd. Als het goed is, gaat dat voor de zomer gebeuren. Dan komt de Kamer daar ongetwijfeld nog een keer op terug.

De heer **Monasch** (PvdA):
Mag ik het zo verstaan dat dit onderwerp specifiek in relatie tot Schiphol ook in die rapportage aan de orde zal komen?

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, want die gaat onder andere over Schiphol en het werk van de NVWA. Ik geloof overigens dat ook de haven van Rotterdam daarbij zit. Het gaat dus over de mainports en de wijze waarop met name import en export geregeld is. Dat maakte deel uit van het onderzoek.

Dan kom ik bij de vraag of Schiphol de hubfunctie ook zelf kan aanbieden. Voor zover wij hebben kunnen nagaan zijn er op kleine schaal wel luchthavens die daarmee experimenteren, maar die hebben meestal geen grote eigen hubcarrier. Dat is misschien wel een relevant verschil. Schiphol kan dat natuurlijk wel doen, maar ik vind dat dat aan de sector zelf is. Waarom hebben we de netwerkkwaliteit wettelijk verankerd? Wij denken dat dit juist als publiek belang in de wet hoort, in het bredere beleidskader rond staatsdeelnemingen. Daarin staat immers dat de publieke belangen van staatsdeelnemingen primair door middel van wet- en regelgeving moeten worden geborgd. Daar draagt het wetsvoorstel aan bij. Verwacht wordt dat een analyse van de effecten van de tarieven op de netwerkkwaliteit en de verslaglegging in het kader van de exploitatievergunning ook de transparantie bij betrokkenen vergroten.

Is wettelijke verankering van de netwerkkwaliteit in strijd met de Europese regels inzake het vrije verkeer van diensten? Nee. Het wetsvoorstel bevat geen grondslag voor het nemen van discriminerende of andere maatregelen die het vrije verkeer van diensten belemmeren.

Mevrouw Van Tongeren vroeg ook nog welke kosten we meenemen in het begrip kostenoriëntatie. Alleen activiteiten ten behoeve van het gebruik van de luchthaven mogen in de tarieven worden verwerkt. Het gaat om operationele kosten, afschrijvingskosten en vermogenskosten. Schiphol stelt hiertoe een kostentoerekeningssysteem op dat goedgekeurd wordt door de ACM.

Dan kom ik bij laatste vraag in dit laatste blok. Ik meende dat de heer Monasch net zei dat hij even wakker moest blijven. Ik hoop niet dat ik hem in slaap praat. Dat is niet mijn bedoeling. Mevrouw Van Tongeren vroeg of de luchthaventarieven aangepast kunnen worden zodat ook op basis van milieu wordt gedifferentieerd? Bij de landings- en starttarieven maakt Schiphol onderscheid in gewicht en geluid. Dus hoe zwaarder het toestel, hoe hoger het tarief. Dat geldt ook voor geluid. Uit ervaring weten we dat dat vaak ook iets zegt over de emissies die dat met zich mee-

brengt. Ik voeg daaraan toe dat Schiphol als eerste luchthaven in de wereld de hoogste CO_2-neutraalstatus heeft gekregen van de koepel van internationale luchthavens. Dat is een 3+. Zij hebben een uitgebreid programma dat is gericht op het reduceren van CO_2-emissies en ze maken gebruik van emissierechten om emissies te compenseren. In Parijs leek men de dans te ontspringen, zo heb ik eerder gezegd, maar de internationale luchthaven moet eraan geloven. Recent hebben we gezien dat binnen ICAO de CO_2-standaard is afgesproken. Dat is een norm waar vliegtuigen aan moeten voldoen qua uitstoot van CO_2. Ook zijn we bezig met het opzetten van een ETS-achtig systeem dat in september in Montreal zal worden besproken. Nederland zet ook als voorzitter van de EU er heel stevig op in om dat voor elkaar te krijgen. Aan ons zal het dus echt niet liggen. Ook doen we van alles aan het stimuleren van biokerosine; dat staat ook in de actieagenda, waar de heer Graus en ik heel graag met elkaar verder over willen spreken.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De staatssecretaris weet dat ik haar inspanningen ten aanzien van Parijs, klimaat en CO_2 enorm waardeer. De vraag was meer de volgende. Schiphol heeft oorspronkelijk veel meer erop ingezet, onder meer door de samenwerking in de Fyra, om na te gaan of transferpassagiers ook makkelijk in de trein te krijgen zijn en of de hubfunctie op die wijze vorm kan worden gegeven. In het huidige beleid lijkt dat er toch compleet uitgevallen te zijn. Dat is ook een van de redenen waarom ik dat vandaag vroeg. Ik weet dat dit punt in de luchtvaartvisie hoort, maar als je dit gedeelte van de bedrijfsvoering zo gedetailleerd reguleert, zou je ook dit moment kunnen aangrijpen om iets te reguleren rondom milieu en klimaat. Het gaat dan vooral om — de heer Elias vroeg mij daar ook al naar — de heel korte na- en voorvluchtjes voor KLM. Zou dergelijk verkeer ook niet via goed, fatsoenlijk geregeld hogesnelheidsvervoer kunnen plaatsvinden? Schiphol maakt op dat vlak een terugtrekkende beweging, terwijl daar jaren geleden veel meer ambitie op zat.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ik weet niet of wat mevrouw Van Tongeren nu oproept, helemaal een gerechtvaardigd beeld is. In de actieagenda is een van de belangrijkste investeringen juist de verbetering van Schiphol Plaza, het station. Dit betekent dat we vanuit zowel Schiphol als de Staat en de regio met elkaar hebben vastgesteld dat de toevoer van passagiers via het spoor van heel groot belang is. Dat zijn heus niet alleen maar binnenlandse passagiers. Dit betekent dat we wel degelijk met elkaar nadenken over de vraag hoe we ervoor zorgen dat de aanstroom ook over het spoor goed georganiseerd blijft. Mevrouw Van Tongeren heeft er gelijk in dat we er niet voor hebben gekozen om dat nog een keer extra in dit wetsvoorstel op te nemen. Ik heb net omstandig uitgelegd hoe breed zowel Schiphol als de rijksoverheid investeert in het milieudeel. Dat zit ook uitgebreid in de actieagenda.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik waardeer de goede intenties en de stappen vooruit die de staatssecretaris bereikt. Maar nog steeds geldt dat er niet echt sprake is van een level playing field wanneer je als transferpassagier kunt kiezen om voor twee, drie tientjes meer door te vliegen naar Brussel, Keulen of Berlijn en het alternatief daarvoor is om met je koffers te gaan slepen, zelf in te checken in de trein met je eigen koffer en daarvoor €200 af te rekenen. Ik probeer bij elke gelegenheid te bekijken of we onnodig luchtverkeer kunnen vervangen door treinverkeer. Daarom heb ik het ook in dit debat aan de orde gesteld.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Dat begrijp ik. Vanuit de positie van mevrouw Van Tongeren is dat ook logisch en te waarderen. Wij kiezen er echter niet voor om op die manier in te grijpen. We maken het openbaar vervoer zo aantrekkelijk mogelijk. Dit houdt in dat wanneer je op het station komt, je een heel goede doorstroom hebt richting de luchthaven. Daarin moet echt veel verbeteren. Dat zijn geen goede bedoelingen of intenties, maar dat gaat om harde pegels, over heel veel euro's. Daar investeren we met elkaar in. Dat geeft ook iets aan, zowel vanuit de luchthaven als vanuit de overheden, over waar wij ons geld op willen inzetten. Dat is een belangrijk signaal.

Voorzitter. Aangezien we vandaag wetgeving behandelen, is het goed om één ding heel precies te zeggen over de efficiencyprikkel. Ik heb die ergens niet helemaal goed uitgelegd. Bij die prikkel gaat het om te veel betalen door de luchtvaartmaatschappijen. Ik leek te suggereren dat ze eerst helemaal niets betaalden, maar dat is niet zo. De prikkel gaat over wat ze potentieel te veel betalen. Dat moet ik bij dezen even rechtzetten, want anders ben ik te snel, wat niet goed is voor de uitleg die het wetsvoorstel biedt. Het amendement houdt wel hetzelfde oordeel; ik kan er niks aan doen.

De **voorzitter**:
Dat was duidelijk. U hebt overigens geen efficiencyprikkel nodig, want u hebt alle vragen buitengewoon efficiënt beantwoord. Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van het kabinet. Mij blijkt dat er behoefte is aan een korte tweede termijn.

☐

De heer **Elias** (VVD):
Voorzitter. Ik ging het debat positief in, zoals ik al aangaf. De antwoorden van de staatssecretaris hebben mij alleen maar gesterkt in het positieve advies dat ik mijn fractie zal geven over dit wetsvoorstel. De staatssecretaris zei eigenlijk — zo parafraseer ik haar — dat dit een fragiel bouwwerk is waaraan we niet verder moeten morrelen. Zij heeft twee amendementen ontraden. Ik zou nog wel van de staatssecretaris willen weten hoe zij ertegen aankijkt als het amendement van de heer Monasch toch zou worden aangenomen. Ik heb de indruk dat dat zeer onwenselijk is, maar dat hoor ik graag van de staatssecretaris.

De staatssecretaris heeft toegezegd dat er een voorhang komt voor de Algemene Maatregel van Bestuur, waarvoor dank. Zij heeft, ook in een interruptiedebatje, toegelicht dat dat ene litigieuze zinnetje over de voor de luchthaven relevante omstandigheden en overwegingen, waaraan allerlei dingen zouden kunnen worden opgehangen, geen uitwijking is voor de toekomst. Aangezien ook datgene wat de staatssecretaris naar voren brengt en datgene wat hier in

interruptiedebatje gewisseld wordt, van belang zijn voor eventuele rechterlijke uitspraken, vind ik dat van belang. De staatssecretaris heeft er, kort gezegd, ook op gewezen dat de Autoriteit Consument & Markt erop let dat er geen boekhoudkundige trucs kunnen worden uitgehaald. Ook op dat punt vat ik het wat kort door de bocht samen, maar dat vindt iedereen met het oog op de klok vast niet erg.

De bestaande benadering van het staatsdeelnemingenbeleid wordt bestendigd en er wordt slechts een aanvullend borgingsinstrument beoogd. Ook dat stelt mij gerust. Het wetsvoorstel wijzigt de rol van de staatssecretaris ook niet. Zij zal zich ook zeker niet met de tarieven gaan bemoeien en zal niet op de stoel van de ondernemer gaan zitten.

Kort en goed: dit waren heldere uitspraken, waardoor wij positief zijn over het wetsvoorstel. Verder is het natuurlijk altijd winst dat op zo'n avond blijkt dat GroenLinks vakantiegangers uit het vliegtuig wil jagen en geen moer geeft om de werkgelegenheid. Het is altijd goed om dat vast te stellen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ten eerste vind ik het heel jammer dat datgene wat ik heb gezegd, zo wordt samengevat. Ik heb op geen enkel moment gezegd dat ik daar geen moer om geef. Het zou fijn zijn als de heer Elias kan erkennen dat wij gewoon een verschillend beeld hebben van de werkgelegenheid van nu en van de toekomst. De heer Elias wil die werkgelegenheid gewoon fossiel gebaseerd hebben. GroenLinks heeft een veel duurzamere economie in gedachte. Daar zit een verschil in en daar zit spanning in. Dat komt vooral tot uiting bij onderwerpen zoals de gaswinning, de Rotterdamse haven en Schiphol. Als we dat nou van elkaar erkennen, hoeven we niet persoonlijk op elkaar te lopen schelden. Dan kunnen we het misschien hebben over hoe we de verschillen in de wetgevingsvoorstellen en dergelijke appreciëren. Dat zou ik fijn vinden. Ik kom de heer Elias niet zo vaak tegen in het debat, maar vaak mondt dat uit in "GroenLinks levert geen schriftelijke inbreng", "GroenLinks was niet aanwezig bij debatten" en "het interesseert GroenLinks geen zier dan wel geen moer".

De **voorzitter**:
Ik kijk de heer Elias aan. Hij heeft geen behoefte om te reageren.

De heer **Elias** (VVD):
Jawel, ik wil daar graag op reageren.

De **voorzitter**:
O, dan moet u snel reageren.

De heer **Elias** (VVD):
Mocht ik mij niet genuanceerd genoeg hebben uitgelaten, dan weet Van Tongeren een keer hoe dat andersom voelt. Ik heb dat immers vele malen van haar mogen meemaken. Ik wil best andere woorden kiezen, maar ik stel gewoon vast dat zij in het interruptiedebatje met de heer Monasch heeft aangegeven dat zij de werkgelegenheid in ieder geval niet op de eerste plaats zet bij haar afweging. Dat is overigens haar goed recht, zoals het mijn goed recht is om dat vervolgens vast te stellen en om vast te stellen dat zij met maatregelen mensen tot een bepaald gedrag wil dwingen. Daar walg ik van en dat zeg ik hier hardop. Daar is geen woord Spaans bij, maar het is zeker geen persoonlijke aanval. Ik heb niet gescholden of zoiets, zoals mevrouw Van Tongeren mij in de schoenen schuift. Dat is totaal niet aan de orde.

De **voorzitter**:
Het lijkt mij prima zo, mijnheer Elias.

De heer **Elias** (VVD):
Het is gewoon een kritische bejegening. "Debat" heet dat ook wel.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Met respect voor alles wat Schiphol heeft gedaan stonden we hier wel te bekijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat Schiphol in de toekomst nog concurrerender kan worden met vele bestemmingen en goedkope tickets. Er is hier veel liefde voor Schiphol, maar dat moet ons er niet van weerhouden om toch heel kritisch te kijken, zoals ouders uit liefde voor hun kinderen soms toch ook strengheid kunnen betonen. Overigens wil ik me niet als vader van Schiphol neerzetten. Aristoteles zei het vroeger al: de opvoeding heeft bittere wortels, maar de vruchten zijn zoet.

Daarom wil ik toch nog heel even met de Kamer, en zeker ook met de staatssecretaris, naar die verplichte bijdrage kijken. Dit wetsvoorstel regelt een verplichte bijdrage. De staatssecretaris gebruikt als verdediging het argument dat er vooruitgang is. Er is vooruitgang, maar als we het doen, moeten we het ook goed doen. Wat blijft is dat airlines afhankelijk blijven van de beoordelingsvrijheid van de luchthaven. Er is een aantal drempels opgeworpen voor de introductie van die bijdrage. Een: het normrendement moet worden gehaald. Hoe hoog moet dat zijn om tot uitkering te komen? Twee: de continuïteit van de onderneming mag niet in gevaar komen. Wanneer is de continuïteit van een onderneming in gevaar? Drie: de investeringen moeten financierbaar zijn. Welke rating moet dat hebben? Als je zegt dat je het in goed gezamenlijk overleg hebt gedaan, dan moet het je niet als een ontsnappingsprocedure erin zetten, wat het niet is. Ik hoor graag nog een keer van de staatssecretaris wat het verschil is tussen zo'n ontsnappingsprocedure en een muizengangetje.

Wat misschien ook heel aardig is om even te bekijken, is het volgende. Al die drie zaken heb je geborgd in het gezamenlijke overleg, want alles moet in gezamenlijk overleg tot stand komen. Uiteindelijk mag de aandeelhouder er dan een klap op geven. Ik zou liever zien dat de airlines afhankelijk zijn van de beoordelingsvrijheid van bijvoorbeeld het gezamenlijk overleg of van de aandeelhouder, niet van Schiphol zelf. We hebben het niet alleen over Schiphol, want die airlines moeten natuurlijk ook wat doen, zoals ik ook al heb gezegd. Als die vrijheid er wel komt, moet de luchtvaartmaatschappij, de airline wel laten zien dat die eigen bijdrage ten goede komt aan de kosten van het ticket. We hebben het immers over de concurrentiepositie.

Ik had een amendement ingediend. Ik ben bereid om te bekijken of ik in de bewoording van het amendement nog wat verbetering kan aanbrengen om pijnlijkheden weg te halen. Maar het blijft wel staan. Afgezien van dat amendement dien ik nog de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de huidige vrijwillige financiële bijdrage die Schiphol vanuit niet-luchtvaartactiviteiten steekt in luchtvaartactiviteiten, wordt omgevormd tot een verplichte financiële bijdrage;

verzoekt de regering om, indien de verplichte eigen bijdrage van Schiphol aan de directe luchtvaartactiviteiten wordt toegepast, zich in te zetten om te bewerkstelligen dat de vliegtuigmaatschappijen de kostenverlaging gebruiken om de ticketprijs te verlagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (34197).

De heer **Van Helvert** (CDA):
De laatste vijf seconden die ik van u, voorzitter, heb gekregen, wil ik gebruiken om nog heel even te vragen naar de mening van de staatssecretaris over de Europese regels. Waarom is een Nederlandse kop op de Europese regels nodig? De Raad van State heeft daar ook kritiek op geuit. De regering verwerpt die door te zeggen: dat maakt niet uit, want er is een last voor nieuwe implementatie. Maar wat is dat dan? Kan de staatssecretaris daarvan een voorbeeld geven? Is deze wet wel Europaproof? We moeten straks, als we die mooie wet hebben, waar wij mee zullen instemmen, niet ineens een tik op de vingers krijgen van Europa.

☐

De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris en haar ondersteuning voor de beantwoording. Terecht heeft de staatssecretaris een aantal keren gezegd dat sommige onderwerpen het staatsdeelnemingenbeleid raken. Als de ambtenaren van Financiën hebben meegeluisterd, dan kunnen ze een aantal onderwerpen nog terugverwachten. Ik verwijs onder andere naar goed werkgeverschap. Nogmaals: als je een bedrijf runt waarvan we allen hopen dat het nog vele jaren zal doorgaan, dan moet je zorgen voor goed werkgeverschap. Het is zeer de vraag of dat het geval is als 80% van je personeel in dienst wordt genomen via onderaannemers en aanbestedingen op werk tegen de laagste prijs worden gedaan. Dat komt dus terug.

Ik wilde eigenlijk niet nog een keer over het amendement beginnen, maar de staatssecretaris voegde wel iets belangrijks toe toen ze het verduidelijkte. Aangezien er een aantal partijen zijn die nog niet zolang aan dit debat meedoen — daartoe reken ik ook de heer Elias — wil ik toch het volgende zeggen: het gaat om een efficiencyprikkel om overschrijdingen tegen te gaan. Als je een tent aan het runnen bent, kan dat bedrijf dus al na zes jaar een rekening krijgen vanwege overschrijdingen die een ander heeft veroorzaakt. Ik vraag om die termijn te verlengen, zodat je nog kunt bijsturen en die overschrijding kunt tegengaan. Als er onderuitputting is, kan het onderling verdeeld worden. Mijn pleidooi in het amendement is om het gedrag van de monopolist zo veel mogelijk aan banden te leggen. Ik doe ook een klemmend beroep op mijn coalitiepartner. Als ze na zes jaar de rekeningen al kunnen doorschuiven, is dit een pleidooi om ervoor te zorgen dat de bedrijven die anders de rekening al na zes jaar krijgen, nog steeds de mogelijkheid hebben om in die laatste periode te bekijken of ze ergens kosten kunnen bijschrijven. Dat zijn de intentie en het doel van dit punt.

Tot slot. Er is ook veel gesproken over de vraag wat het publieke belang is. Natuurlijk moeten wij kijken naar de werkgelegenheid in de toekomst, maar de huidige werkgelegenheid is van belang. Wij weten allemaal dat veel werk voor laagopgeleiden dreigt te verdwijnen. Tegen iedereen die alle publieke belangen erbij haalt, zeg ik ook: kijk naar werk, kijk naar de economie, kijk naar de mensen die vanavond de koffers uit de vliegtuigen aan het trekken zijn, want dat zijn laagopgeleide mensen. Kijk ook naar de mensen die aan het werk zijn in de horeca in Amsterdam en daar toeristen bedienen die aangekomen zijn met vliegtuigen. Al die mensen hebben een baan en een inkomen. Dat geld kunnen zij morgen gaan besteden aan hun kinderen en aan andere leuke dingen. Vergeet die groep ook niet.

☐

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Voorzitter. De meeste of eigenlijk bijna alle vragen van D66 zijn goed beantwoord. Ik kan tot slot alleen opmerken dat D66 de balans tussen publiek, privaat en de rol van de consument heel belangrijk vindt, ook bij discussies over bijvoorbeeld de haven. Wij geloven niet in het helemaal hangen naar één kant, zoals: de markt lost alles wel op, want het is een bedrijf en dus spelen wij daar geen rol in, behalve een keer per jaar als wij bekijken wat voor dividend wij mogen ontvangen. Wij geloven ook niet in het hangen naar de andere kant, namelijk dat we constant vanuit de publieke rol bezig zijn met meesturen in een groot bedrijf en eigenlijk op de stoel van de directie zitten. Daar is D66 geen groot voorstander van, aangezien wij ook vinden dat je mag vertrouwen op de kracht van mensen, vooral van mensen die aan de top van een groot bedrijf in dit land staan. Je mag erop vertrouwen dat ze het goede voorhebben.

Ik vind de opmerkingen van de heer Monasch over het belang van de werkgelegenheid ook relevant. Ik heb GroenLinks heel hoog zitten, zeker als het gaat over de groene agenda en het belang van duurzaamheid. Maar dat je jezelf niet helemaal gek moet laten maken en niet moet laten leiden door mensen die zeggen dat geld het belangrijkste principe is, vond ik — zo merkte ik wel — een beetje vergezocht. Als je discussies voert over wat hier nu ligt, vind ik het te extreem geformuleerd als je zegt dat alleen de trein de oplossing zal zijn. Sterker nog, veel mensen maken een eigen keus. Het is juist mooi dat een consument die bewust in het leven staat, ervoor kan kiezen om te gaan

vliegen en daarvoor te compenseren. Als je dat financieel moeilijk vindt, kun je ervoor kiezen om wellicht niet €50 te besteden op een vliegveld, maar om wel met de trein op vakantie te gaan. Dus ook in dit alles hebben consumenten de ruimte en de keuze om dingen positief te beïnvloeden.

De **voorzitter**:
Bent u klaar met uw betoog?

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Nee, maar ik zag iemand bij de interruptiemicrofoon staan.

De **voorzitter**:
Maak het dan maar even af.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Punt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Wij vinden D66 vaak aan onze zijde bij groene voorstellen. Daar ben ik altijd heel blij mee. Wij vinden D66 ook vaak aan onze zijde als we schoon openbaar vervoer willen als een echt werkbaar alternatief. Als er enorme prijsverschillen zitten tussen een treinkaartje en een vliegticket, is het eigenlijk niet eerlijk om te zeggen: laat mensen maar kiezen. Slechts een heel beperkte groep kan zeggen: dan trek ik gewoon €200 uit voor de Thalys en dat vliegticket voor €40 neem ik niet. Ik hoop dat we D66 in de toekomst voor dit soort groene voorstellen aan onze zijde blijven vinden en daar ga ik eigenlijk ook van uit.

Mevrouw **Belhaj** (D66):
Als iemand dat zo charmant en vrijblijvend oppert, ben ik altijd geneigd om daar absoluut ja op te zeggen. Nogmaals, ik vind het een verkeerde vergelijking. We hebben een mooie balans gevonden in deze wet. Het helpt niet om te zeggen dat je het niet fair vindt, want daardoor reizen mensen niet met de trein. Een discussie die wel interessant is, gaat over wat de heer Van Helvert heeft geopperd, namelijk of je consequent bent in hoever je gaat met je staatsdeelnemingen. De discussies over de NS volg ik helaas niet intensief, maar die kun je binnen dat debat doen.

Er is opgemerkt dat er een mooie balans is gevonden. De opmerking dat je daarmee niet groen bent en stimuleert dat mensen niet met de trein gaan reizen, vind ik een beetje verkeerd. GroenLinks is een tegenstander van het economisme, waarbij alle voorstellen worden geleid door geld, maar het is ook wel een beetje gek dat het erop lijkt dat de enorme werkgelegenheid die Schiphol creëert, mevrouw Van Tongeren niet interesseert, dus dan zouden er 2.000 of 3.000 mensen op straat staan. Ik ken GroenLinks als een partij die sociaal is als het gaat om werkgelegenheid. Daar hoor ik mevrouw Van Tongeren niet over. Die vraag is hier ook gesteld.

Kortom, het is een ingewikkeld debat. Ik ben nogmaals blij dat ik een sociaalliberaal ben. Als het gaat om discussies over de markt, de consument en de publieke taak, moet elke keer opnieuw bekeken worden waar de balans ligt.

□

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. De heer Van Helvert zei het net het duidelijkst. We moeten ervoor zorgen dat de eventueel hogere kosten niet door worden berekend in de tickets. Dat is mijn basale punt. In verhouding met vliegtickets zijn schone alternatieven al zo enorm duur, waardoor het moeilijk wordt voor consumenten om ervoor te kiezen. Als wij dan heel precies gaan reguleren, waarom doen we dat dan wel om ervoor te zorgen dat de vliegtickets niet duurder worden, zoals de heer Van Helvert zegt? Zouden we dat dan ook niet moeten doen met die schone alternatieven? Dat is waar GroenLinks voor staat.

Dan de vraag over de laagopgeleide werkgelegenheid. Wereldwijd zit de grootste groei van werkgelegenheid voor laagopgeleide mensen in schone energie. In het installeren en onderhouden van zonnepanelen en windmolens zit onwaarschijnlijk veel werkgelegenheid. Heel erg, gruwelijk veel meer werkgelegenheid dan in het importeren van olie of het raffineren tot kerosine. Willen we meer werkgelegenheid in Europa, dan moeten we vooral investeren in het duurzamer en efficiënter maken van onze gebouwde omgeving, want dat biedt enorm veel laagopgeleide werkgelegenheid. Daarbij vinden we de PvdA ook vaak aan onze zijde. In de doorrekeningen van GroenLinks zie je die verschuiving en die toename van de werkgelegenheid in die binnenlandse sectoren. Het is nu niet een algemeen groendebat, dus ik zal het daarbij laten, want anders terg ik de voorzitter.

De staatssecretaris heeft inderdaad alle vragen uitgebreid nagelopen. Ik maak mij nog steeds wat zorgen over de borging. We willen de doorberekening van de kosten voor degene die vliegt, beperken, maar hoe zit het met de borging voor de belastingbetaler? De rekening moet ergens terechtkomen. GroenLinks blijft denken dat het algemeen belang toch meer is om toe te groeien naar een duurzame en schone economie en dat dit wat minder gevat wordt alleen in het woordje "netwerkkwaliteit".

Zoals de staatssecretaris weet, hebben we nog een jaar of vijf om richting 1,5 graad te komen. Dat lukt niet zonder vermindering van het luchtvaartverkeer. Een Chinese vrouw zei ooit op een klimaatconferentie tegen mij: wij gaan in China alles doen om kolencentrales te sluiten, om efficiënter te werken, om ons staal efficiënter te produceren, maar wij vragen één ding aan Europa, namelijk om flesjes water niet meer per vliegtuig te laten gaan in Europa. Dat is in Europa nog steeds niet gelukt. Dat type luchtvaart zou ik er graag uit willen hebben.

Dan de bemoeienis langs vier lijnen. De staatssecretaris heeft helder uitgelegd hoe zij dat ziet. Dat klopt; dit gebeurt in een andere mate ook bij het spoor. Ik voorspel echter dat er ooit — misschien zit ik dan niet meer in deze Kamer en de collega's ook niet — weer een moment komt waarop gezegd wordt dat er veel te veel wordt geregeld door de Staat via de vier aansturingslijnen. Misschien zal de VVD dan weer opperen dat Schiphol toch naar de markt moet.

Ik heb één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor korte vluchten alternatieven voorhanden zijn, maar dat consumenten door de lage ticketprijzen sneller kiezen voor een vlucht;

verzoekt de regering, onderzoek te laten doen naar en voorstellen te doen voor eerlijke concurrentieverhoudingen tussen luchtvaart en ov-mobiliteit en de Kamer hierover te berichten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren.

Zij krijgt nr. 11 (34197).

De heer **Elias** (VVD):
Ik wil een vraag stellen, voorzitter.

De **voorzitter**:
Ik heb de Kamer zojuist gevraagd of de motie voldoende ondersteund wordt. Misschien kunnen de leden daarop reageren. Dan kunt u daarna uw vraag stellen, mijnheer Elias.

Mij is gebleken dat de motie voldoende ondersteund wordt. Daarmee maakt zij deel uit van de beraadslaging.

De heer **Elias** (VVD):
Ik wilde een vraag stellen om te beoordelen of ik de motie kan ondersteunen. Is zij niet buiten de orde van dit debat?

De **voorzitter**:
Als de motie wordt ondersteund, maakt zij onderdeel uit van dit debat en kan zij gewoon worden ingediend.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van Tongeren. Het woord is tot slot aan de heer Graus namens de fractie van de PVV.

☐

De heer **Graus** (PVV):
Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de immer heldere bewoordingen. Hadden maar alle bewindspersonen die gave, dan zou het een stuk gemakkelijker zijn. Ik dank haar ook voor het delen van de liefde voor Schiphol en de luchtvaart en daarmee ook voor KLM.

Het belangrijkste voor ons, zoals ik ook in mijn eerste termijn heb gezegd, is dat de wet bijdraagt aan een betere balans tussen de vliegtuigmaatschappijen en Schiphol, hoe iedereen ook daarover denkt. Dat is in ieder geval een verbetering. Het nieuwe systeem van tarieven is veel efficiënter en transparanter. Ook heeft de PVV jarenlang gevraagd — dat heb ik zelfs via een motie gedaan — om de opbrengsten van het niet-luchtvaartgedeelte te delen met het luchtvaartgedeelte. Dat zijn allemaal dingen die ikzelf jarenlang heb gevraagd; vandaar dat ik mijn fractie zal adviseren om voor deze wijziging van wet te stemmen. Ook zal ik mijn fractie adviseren om tegen de amendementen te stemmen, maar uiteraard beslis ik dat niet in mijn eentje.

Ik heb nog één vraag. Mogelijk is het mij ontschoten, want het is al wat later op de avond. Ik heb ooit een motie (31936, nr. 311) ingediend, waarnaar ik heb verwezen. Ik zal het verzoek voorlezen, zodat de staatssecretaris het weer weet: "verzoekt de regering, ervoor zorg te dragen dat de kortingen die gemoeid zijn met het actieve wervingsbeleid, ten goede komen aan de maatschappijen die reeds op Schiphol gestationeerd zijn". Ik zal ook mijn constatering voorlezen, want ik heb daar tijd voor: "constaterende dat het actief werven door Schiphol van concurrerende luchtvaartmaatschappijen grote gevolgen kan hebben voor luchtvaartmaatschappijen, waaronder KLM". KLM is een van onze grootste particuliere werkgevers, waarvan de bescherming van nationaal belang is. Ik heb er ook de overweging aan toegevoegd dat het wervingsbeleid haaks staat op de hubfunctie. De staatssecretaris heeft de vorige keer, in 2015, gezegd dat als luchtvaartmaatschappijen vinden dat ze oneerlijk worden bejegend, ze een klacht kunnen indienen bij de ACM, de Autoriteit Consument & Markt. Dat vond ik toen niet voldoende. Ik heb de motie toen toch aangehouden. Ik wacht even wat de staatssecretaris zegt, maar mogelijk wil ik de motie op stuk nr. 311 (31936) alsnog in stemming brengen. Ik overweeg dat, nadat ik de motie destijds heb aangehouden.

De **voorzitter**:
Dat recht hebt u natuurlijk altijd, maar we wachten even de beantwoording van de staatssecretaris af.

De heer **Graus** (PVV):
Zeker, voorzitter, maar aangezien ik dadelijk geen termijn meer heb, moet ik het nu alvast aankondigen. Ik wens ieder verder een gezegende avond.

De **voorzitter**:
Dat is helemaal correct, mijnheer Graus. Hiermee is er een einde gekomen aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik vraag de staatssecretaris of zij binnen enige ogenblikken kan aanvangen met haar beantwoording. Ik zie dat dit het geval is. Heeft zij al de beschikking over de motie van de heer Graus?

☐

Staatssecretaris **Dijksma**:
Die wordt nog even opgezocht, maar die krijg ik vast nog wel ergens onder ogen. Ik denk echter dat dat een lastig verhaal is; zo zeg ik intuïtief tegen de heer Graus. Maar ik zal aan het einde van mijn bijdrage nog iets over die motie zeggen.

Voorzitter. Ik kom allereerst op de vraag van de heer Elias. Hij heeft een hoop toezeggingen nadrukkelijk benoemd en aangezien wij hier een wetsvoorstel behandelen, lijkt mij

dat ook heel verstandig. Ik ben het wederom eens met zijn weergave van mijn woorden; laat dat duidelijk zijn. Hij heeft mij gevraagd wat er gebeurt als het amendement-Monasch op stuk nr. 9 wordt aangenomen. Ik heb geprobeerd uit te leggen dat ik denk dat datgene wat wij hier doen echt een duidelijke verbetering is ten opzichte van de huidige situatie. Ik ben ook al opgeschoven in de termijnen en volgens mij hebben we daarmee een heel goed evenwicht gevonden, waarmee de belangen van alle partijen die om de tafel zitten behartigd zijn, zoals mevrouw Belhaj terecht zei. Ik wil dat evenwicht liever niet verliezen. Om die reden heb ik dit amendement ontraden.

Ik kom op de opmerkingen en de vragen van de heer Van Helvert. Hij heeft nogmaals gesproken over het normrendement. Ik wil hier gezegd hebben dat dat echt een cruciale indicator is. Het normrendement is op dit moment door Financiën vastgesteld op 6,7%. Indien het normrendement wordt gehaald, is er sprake van die bijdrage: punt uit! De discussie over dat zinnetje gaat over de situatie waarin dat niet het geval is. Als zich omstandigheden voordoen waardoor het normrendement niet wordt gehaald, ontneemt de heer Van Helvert met zijn amendement de luchthaven feitelijk de mogelijkheid om, gelet op de continuïteit van het bedrijf, een ander oordeel te vellen en misschien niet tot die verplichte bijdrage te komen. Uiteindelijk is de aandeelhouder degene die de hoogte van het bedrag vaststelt. Ik zou zeggen dat het in de wet heel goed geregeld is. Ik snap het als luchtvaartmaatschappijen zeggen dat het hun eigenlijk niet uitmaakt, omdat ze altijd wel een verplichte bijdrage willen, maar vanuit onze positie als aandeelhouder en vanuit het belang van de mainport als zodanig is dat echt onverstandig. Ik vind dat dit amendement echt met klem moet worden ontraden, want dat is niet de manier waarop we het moeten doen.

De heer Van Helvert vroeg ook of we het wetsvoorstel kunnen aanmerken als nationale koop. De totstandkoming van de tarieven is al gereguleerd voor de inwerkingtreding van de Richtlijn luchthavengelden. Dat doen we simpelweg ter voorkoming van machtsmisbruik door Schiphol. De verbeteringen die worden voorgesteld met betrekking tot de totstandkoming van de tarieven, moet je ook in dit verband bezien. Om een heel lang verhaal kort te maken: die richtlijn biedt feitelijk nationale lidstaten mogelijkheden de beleidsruimte te pakken om bijvoorbeeld de lasten voor de bedrijven te beperken. Dat doen we dus ook. Dat is binnen de regels. Het is dus "conform Europa". Dat is het antwoord op de kernvraag van de heer Van Helvert.

Ik kom op de motie-Van Helvert op stuk nr. 10. De heer Van Helvert wil dat wij ons inzetten om te bewerkstelligen dat de vliegtuigmaatschappijen de kostenverlaging gebruiken om de ticketprijs te verlagen. Hiermee zou ik feitelijk op de stoel van de ondernemer gaan zitten. Het is uiteindelijk aan de luchtvaartmaatschappijen om daarover te beslissen. Er is sowieso veel concurrentie; dat is alom bekend. Er is dus al een enorme druk op de ticketprijzen, namelijk een druk naar beneden. Als er een extraatje komt voor de luchtvaartmaatschappijen, is het niet aan ons om te bepalen dat zij dat alleen maar hieraan mogen uitgeven. Ik moet deze motie dus helaas ontraden, hoewel ik zeker niet uitsluit dat er voldoende luchtvaartmaatschappijen zijn die er wel invulling aan geven. Maar zij maken die keuze zelf.

De heer Monasch heeft alvast aangekondigd om op een aantal onderwerpen terug te komen. Ik vermoed zomaar dat Financiën goed meeluistert. De heer Monasch heeft het werkgeverschap genoemd. Hij heeft nog een keer zijn amendement toegelicht. Ik zal nu niet nogmaals met hem de discussie aangaan. Ik heb er net in antwoord op de vraag van de heer Elias iets over gezegd. Ik wil wel onderstrepen wat hij zegt. Dat is overigens niet in tegenstelling met het investeren in bijvoorbeeld vormen van schone energie die ook werkgelegenheid opleveren. Schiphol, de mainport, is inderdaad een ongelooflijke bron voor werkgelegenheid, tot ver buiten de regio. Het gaat ook om waardevol werk. Heel veel mensen kunnen daar dag in, dag uit een heel goede boterham verdienen. Dan kan er ook nog wel wat meer op dan alleen maar kaas, zeg ik tegen de heer Monasch. Daar gaat het soms ook over. Wij vinden elkaar op dat punt.

Ik dank mevrouw Belhaj voor haar steun. Ik denk dat de benadering die zij kiest van de balans, een benadering is die ik zelf ook zou kiezen. Daarom heb ik geprobeerd om daar in mijn beantwoording recht aan te doen. Ik wil ook mevrouw Belhaj danken voor haar bijdrage.

Ik kom dan als vanzelf bij mevrouw Van Tongeren, die zegt dat wij schone luchtvaart moeten stimuleren. Zeker, dat doen wij ook, maar dat doen wij via internationale afspraken en, daar waar het kan, nationale bijdragen. Wij hebben net al het hele verhaal rondom ICAO gehoord. Wij hebben de biokerosine. Mevrouw Van Tongeren vraagt zich af hoe wij het belang van de belastingbetaler borgen. Dat doen wij via het aandeelhouderschap. Mevrouw Van Tongeren zegt dat ik niet te veel rollen moet hebben, maar zij vraagt mij nu om deze rol te pakken. Uiteindelijk moet dat via het aandeelhouderschap. Het is logisch dat de luchtvaarttechnische kant van het verhaal via een ander departement wordt geregeld. Er zijn verschillende rollen en ik denk dat dat zo zal blijven. Daar zit namelijk een gloeiende logica achter. Ik verwacht eerlijk gezegd niet dat dat over een paar jaar veranderd is.

In de motie op stuk nr. 11 vraagt mevrouw Van Tongeren om onderzoek. Luchtvaart en openbaar vervoer zijn verschillende markten met een andere kostenstructuur, een andere doelgroep, een andere geografische schaal en andere Europese regels. Datgene wat mevrouw Van Tongeren vraagt is meer een politieke kwestie. Ik snap wat er achter zit: wil je de prijzen beïnvloeden? Maar daar moet mevrouw Van Tongeren geen ACM-onderzoek voor vragen. Daarvoor moet zij onderhandelen over een regeerakkoord. Dat is het punt. Ik vind het een beetje jammer om dan allemaal mensen te gaan vragen om onderzoek te doen, terwijl het feitelijk gewoon een politieke kwestie is. Daar kun je verschillend naar kijken. Het kabinet heeft niet het voornemen om het anders te doen dan wij het nu doen.

Ik kom bij de aangehouden motie van de heer Graus (31936, 311), ingediend op 24 november 2015. De heer Graus heeft de motie als service opnieuw voorgelezen. Schiphol gaat zelf over het airline-rewardprogramma. Dit wetsvoorstel wijzigt daar niks aan. Om te beginnen zeg ik tegen de heer Graus: vergist u zich niet, onze nationale home carrier profiteert daar het meest van. Dat moet de heer Graus echt beseffen. Als je daaraan gaat lopen kriebelen, dan doe je iets waarvan ik zeker weet dat de heer Graus dat niet wil. Echt waar. Het programma wordt door Schiphol aan de luchtvaartmaatschappijen voorgelegd. Als zij vinden dat het niet aan de wettelijke vereisten voldoet, dan kunnen ze daarover een klacht indienen. De ACM heeft geen klachten

ontvangen. Het rewardsysteem beloont die maatschappijen die de netwerkkwaliteit van Schiphol verstevigen. Wij kunnen objectief vaststellen dat KLM daar een enorme bijdrage aan levert. Nogmaals, bezint eer ge begint. Ik zou deze motie ook om die reden niet willen aannemen. Ik begrijp vanuit welke overweging zij is ingediend, maar de heer Graus gaat zichzelf ermee in de vingers snijden.

De heer **Graus** (PVV):
Ik heb de motie vorig jaar ingediend met het oog op KLM. Ik zeg het er eerlijk bij; ik draai er niet omheen. Ik noem KLM gewoon. Het is mij erom te doen geweest KLM te beschermen. Als de staatssecretaris zegt dat de motie mogelijk nadelig voor KLM is, dan zeg ik dat dat natuurlijk nooit mijn bedoeling is geweest. Ik zal in conclaaf gaan met de mensen binnen KLM die mij dat indertijd gezegd hebben. Mogelijk is er een nieuw inzicht. Dat zou zomaar kunnen. Ik hou de motie voorlopig aan en ga in conclaaf met mijn contactpersonen binnen KLM. Als het is zoals de staatssecretaris zegt, dan zal de motie niet nog een keer worden ingediend. Dan zal ik haar laten vervallen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Anders stuurt u ze rustig even naar mij door, zou ik haast willen zeggen. Dan gaan we het gewoon nog een keer met ze bespreken en ook uitleggen dat het voor Schiphol juist van belang is om daarin non-discriminatoir op te treden, zoals dat zo mooi heet. Men kan dus niet een specifieke regeling maken. De schoonheid van de regeling is dat je een beloning krijgt als je vanuit Schiphol heel goed bent in het opzoeken van nieuwe bestemmingen. Er zijn maatschappijen die daar ontzettend goed in zijn, en die profiteren dus ook het meest. Zo simpel is het.

De heer **Graus** (PVV):
Tot slot. Dat neem ik graag aan, want ik moet wel zeggen dat deze staatssecretaris ook toen ze nog staatssecretaris van Economische Zaken was, altijd bilateraal veel mensen te woord gestaan heeft om tot een oplossing te kunnen komen. Ik zal het ze dus zeker vragen.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, ze hebben mijn nummer. Dat komt vast goed.

De heer **Graus** (PVV):
Dat komt helemaal goed. Dank u wel.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Voorzitter. Dat was mijn bijdrage in tweede termijn.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Heb ik het goed begrepen dat u de motie-Van Tongeren ontraden hebt? Het is niet expliciet gezegd, maar op basis van de inhoud was het geloof ik wel ontraden.

Staatssecretaris **Dijksma**:
Ja, dat moet ik bij dezen helaas bevestigen. Het is niet elke dag feest: de motie wordt ontraden.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Over de moties, de amendementen en het wetsvoorstel gaan wij aanstaande dinsdag stemmen. Van de heer Graus zullen we voor die tijd nog horen of zijn motie daar ook bij zit.

Ik dank de staatssecretaris voor haar komst en de leden voor hun inbreng.